ANNO XXX - N. 12

COPIE 160.000

DICEMBRE 1924

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE

PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE

BITTER
CAMPARI

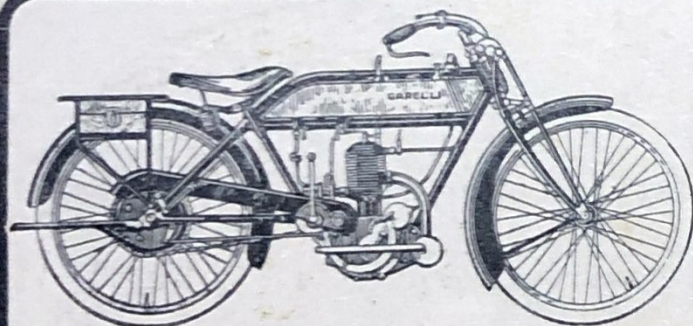
EUREKA

Povero figaro - Che confusione
Coi suoi specifici - Porta Migone.
Spazzole e pettini - Bastaro un dì
Ma il lor servizio - Ora finì.

Che al par di vergini - Foreste rare
La barba agli uomini - Adesso appare.
E soì si accomoda - Barba e capelli
Usando o figaro - Falce e rastrelli.

L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta. Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima.

L'ACQUA **CHININA-MIGONE** SI VENDE DA TUTTI I FARMACISTI - PROFUMIERI - DROGHIERI

Deposito Generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici

Moto Garelli

(Gomme Hutchinson)

quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 5975.—

VENDITA A RATE

Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI

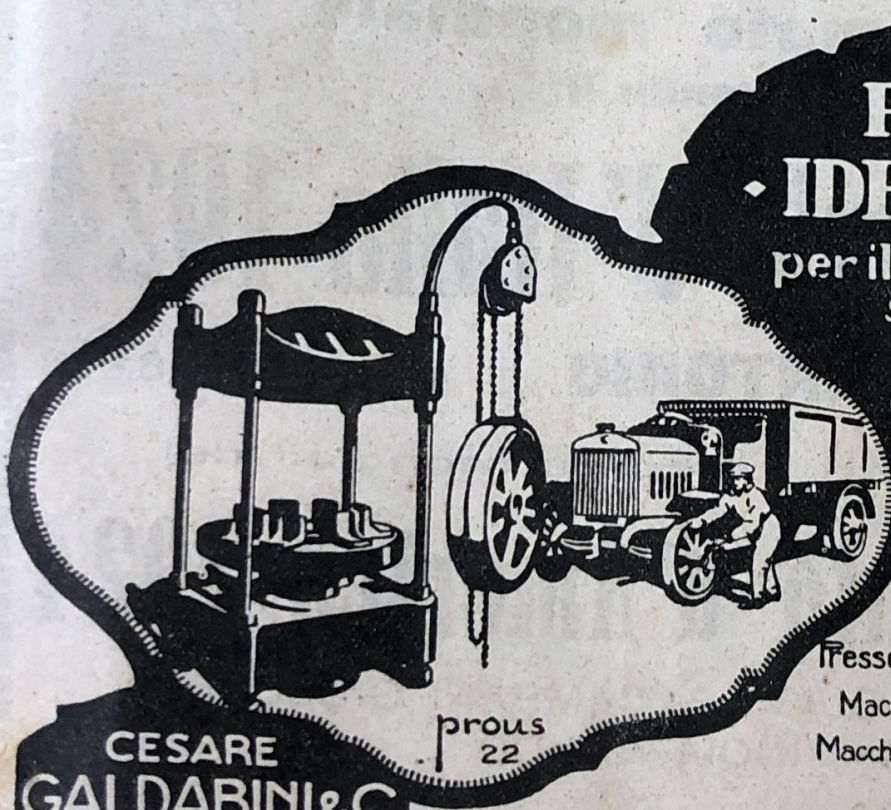
NUOVI MODELLI 1924

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri

Soc. An. FERT GENOVA
Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Dominati i più insigni valori automobilistici

nel Gran Premio d'Europa 1924

Alfa-Romeo

su

conquista sul Circuito di Monza

il primato mondiale

vincendo il

Gran Premio d'Italia 1924

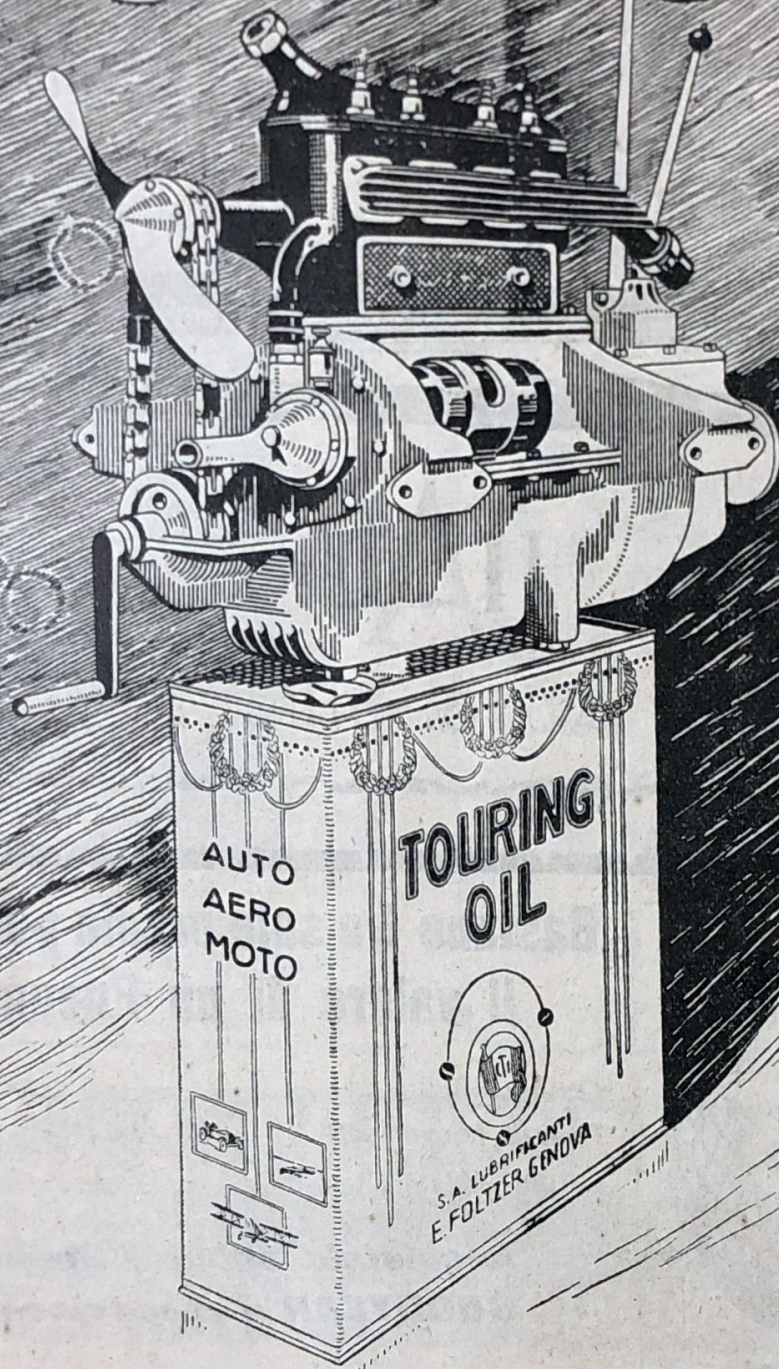
con **1° ASCARI ANTONIO** alla media Km. 158.896

battendo tutti i records mondiali del

Gran Premio d'America 1924

2° WAGNER LOUIS - 3° CAMPARI GIUSEPPE

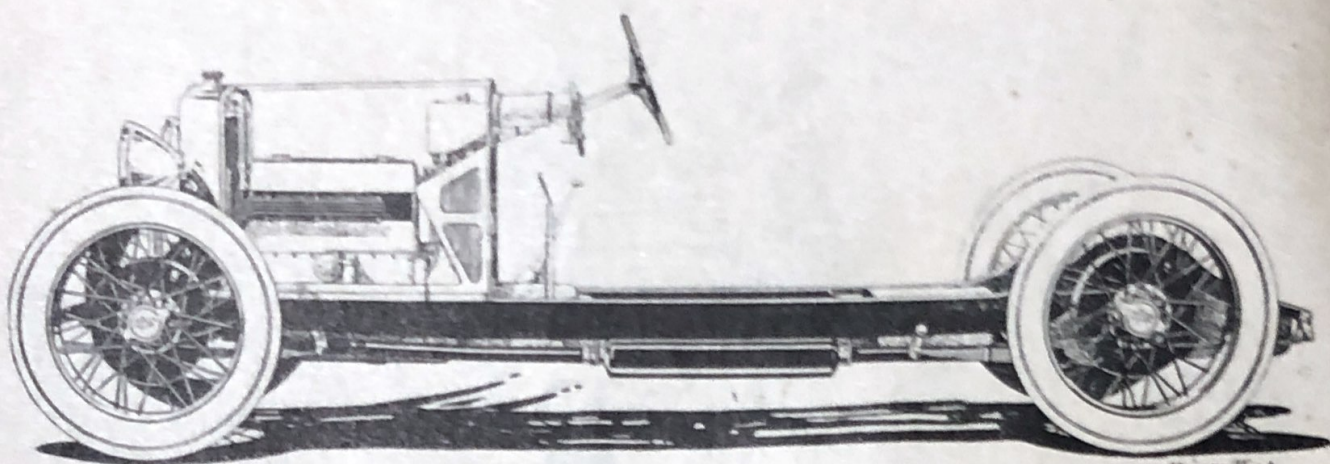
4° MINOIA NANDO

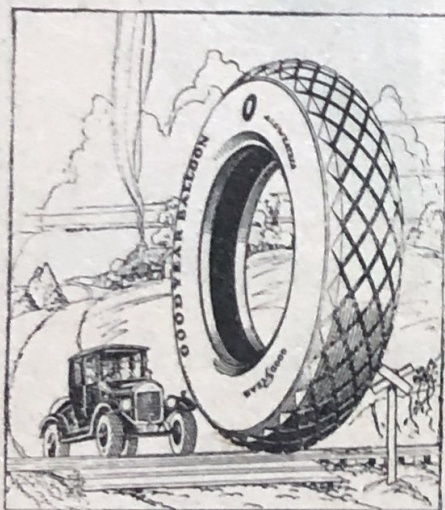
Trionfo senza precedenti negli annali automobilistici

"L'OLIO CLASSICO PER AVTOMOBILI"

S.A. LUBRIFICANTI

E.FOLTZER · GENOVA

AGENZIE e DEPOSITI Ancona - Bari - Bengasi - Biella - Bologna - Brescia - Cagliari - Catania Catanzaro - Ferrara - Firenze - Forlì - Isolaliri - Livorno - Macerata - Milano Napoli - Oleggio - Omegna - Padova - Palermo - Pisa - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Venezia - Torino - Trento - Trieste - Tripoli.

Il nuovissimo Modello 61 "ITALA"
6 cilindri — 2 litri

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

3-24-14

Bastano tre sole parole per indicare il valore di un Pneumatico

Ottima qualità .. .. GOODYEAR
Prezzo conveniente .. .. GOODYEAR
Ottimo servizio .. .. GOODYEAR

Acquistate subito i Pneumatici GOODYEAR e vi convincerete !!

La parola GOODYEAR è indice di "Buon Consumo,,

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

LUCCA Orlandi Landucci & Lupori MILANO
Foro Bonaparte, 16

Filiali in: BOLOGNA - FIRENZE - GENOVA - ROMA - PADOVA - TORINO - UDINE

QUAINE PER MOLLE

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:

Ditta Cesare De Marchi

Via S. Franc. da Paola, 43 - **TORINO**

ACCUMULATORI SCAINI

VIA TROTTER, 10 - **MILANO** - TELEFONO 21-336

— *TUTTE LE APPLICAZIONI* —

BATTERIE SPECIALI

per avviamento ed illuminazione di automobili

Pronta consegna di tutti i principali tipi

ASSOLUTE E PRECISE GARANZIE

Hartford

ha equipaggiato al Salon di Parigi 1924 la maggioranza assoluta delle vetture e chassis esposti dal più economico al più lussuoso perchè esso è riconosciuto unanimamente

il migliore
il più efficace
il più economico

AMMORTIZZATORE DI COLPI

IN VENDITA OVUNQUE

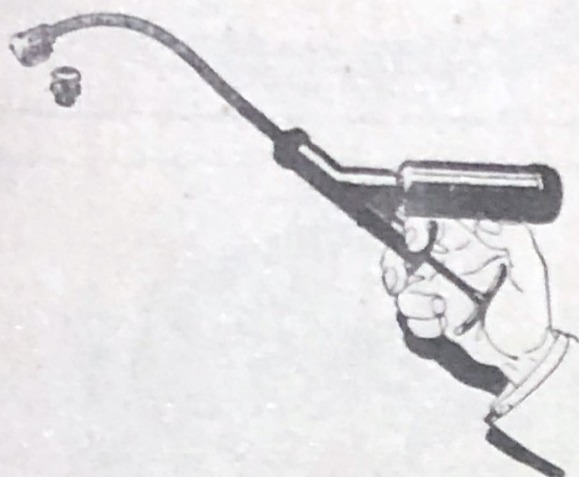
PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO, — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — SOSTITUISCE LA DINAMITE. TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO

Non occorre deposito per riceverlo a 25 Cg. per volta. Viaggia come prodotto chimico anche a grande veloc.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE

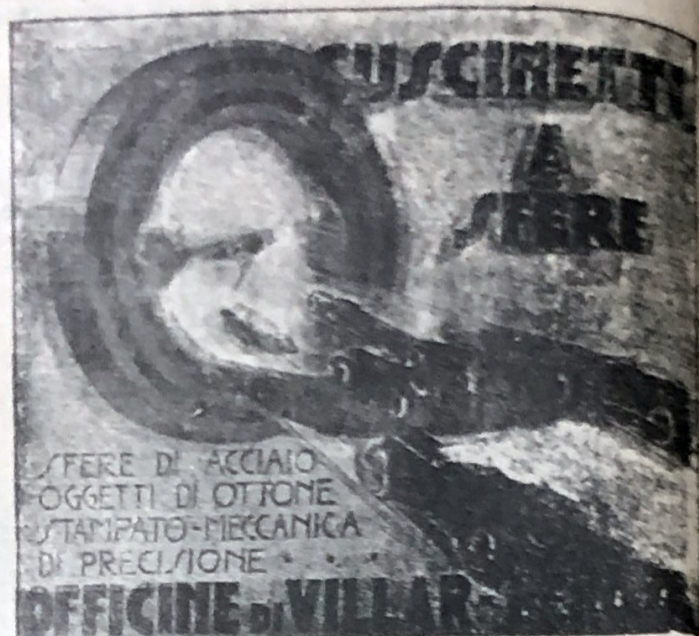
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

Il nuovo "PISTOLET"

"TÉCALÉMIT"

per la lubrificazione ad alta pressione

AGENZIA ITALIANA TÉCALÉMIT

VIA DEI MILLE N. 26

TORINO

Direzione e Amministrazione:

TORINO - Via Nizza, 148-154 - (Tel. aut. 44-976)

Stabilimenti:

TORINO - VILLAR-PEROSA (Torino)

Rappresentanze e Depositi:

TORINO . . . - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 154
CUNEO . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Em. II
ALESSANDRIA ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 88
NOVARA . . . - Rag. V COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi,
BIELLA . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
IVREA . . . . - ZERBINO & BRESSANO - Corso C. Nigra
MILANO . . . - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 26
Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15
GENOVA . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20
PADOVA . . . - Studio tecnico Auto Materiali. - Piazza Eremitani, 13
TRIESTE . . - "SACAMA" GIOV. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4
BOLOGNA . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15
FIRENZE. . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 8 bis
ROMA . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola di Rienzo, 309-311
NAPOLI . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24
CATANIA . . . - FRATELLI ZUCO - Via Etnea, 175
PALERMO . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
CAGLIARI . . - Società Anon. Trasporti Automobilistici Sardi "SATAS"

FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc. Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)

Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186

Nuova Macchina Automatica

per la fabbricazione dei Pirottini

di carta, stagnola, ecc.
per pasticceria, farmacia
ecc. ecc.

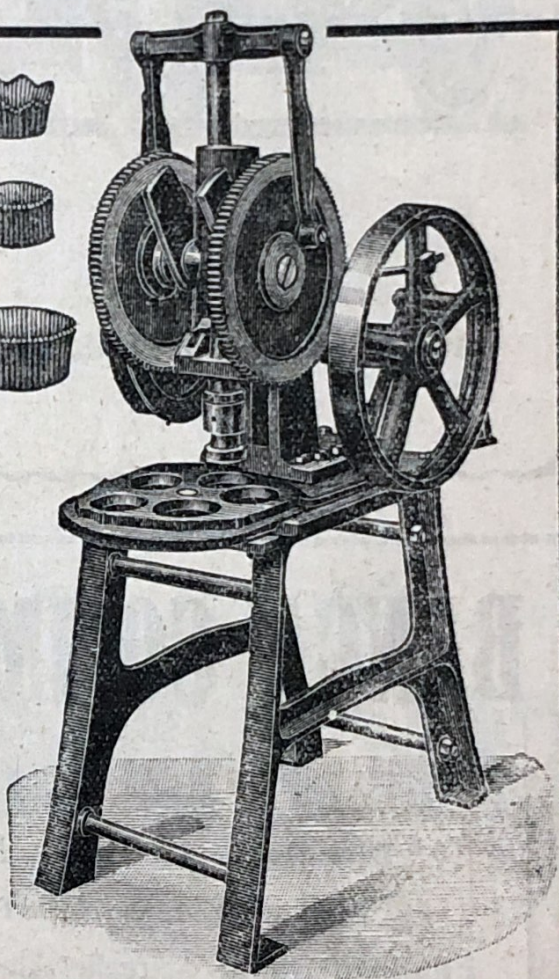
100.000 pezzi al giorno nelle varie misure

si ottengono con la nostra P.I.R.O.S.

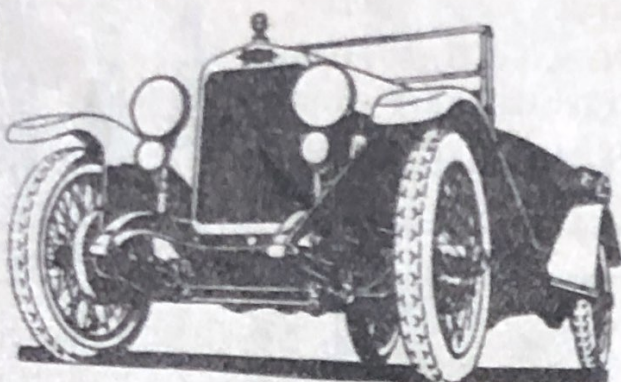
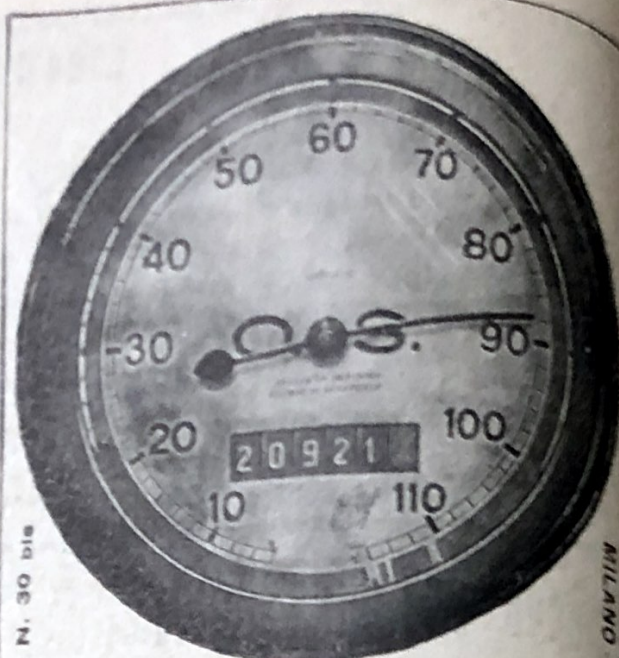
Pronta consegna, visibile in funzione

Casa Italiana Succ. di L. PERGOLA

Telefono 50-612 - MILANO - Via Trebbia N. 5

FABBRICA E COMMERCIO DI MACCHINE PER L'INDUSTRIA E LA LAVORAZIONE DELLA CARTA E CARTONE

FERNET-BRANCA

APERITIVO DIGESTIVO

Soc. Anon. FRATELLI BRANCA - Milano

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

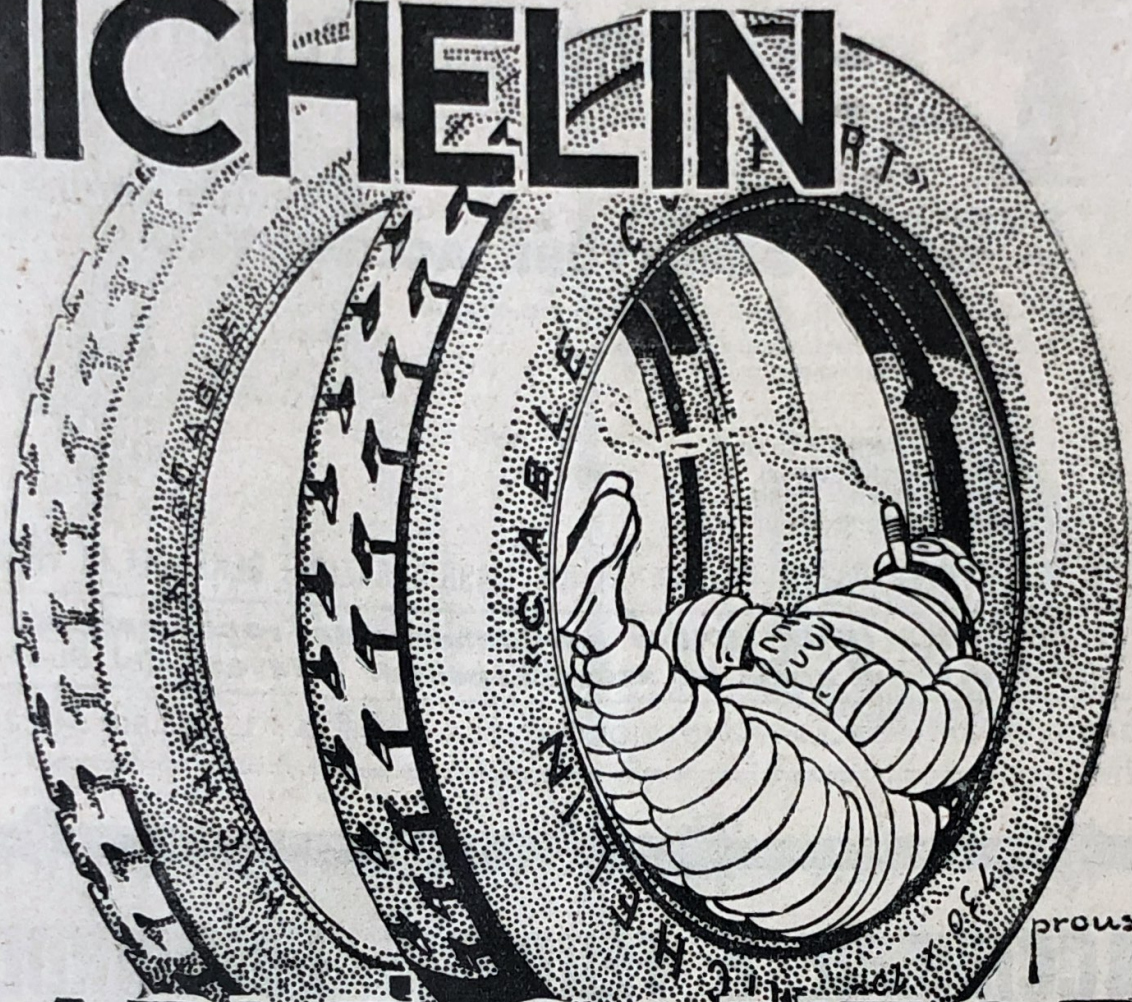
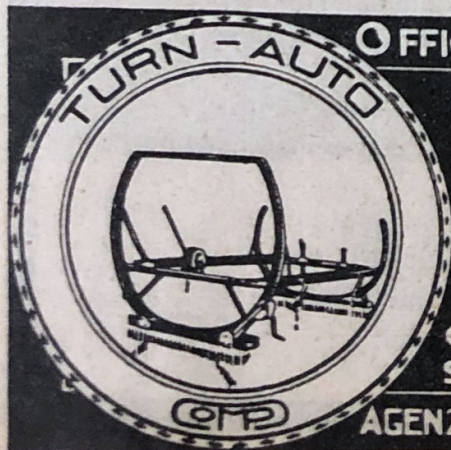
CAPITALE SOCIALE L. 400.000.000 — VERSATO L. 348.786.000 — RISERVE L. 200.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6

Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Foligno - Genova - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Remo - Sant'Agnello - Sassari - Savona - Schio - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza

MICHELIN

prous.24

CABLÉ CONFORT

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)

Capitale sociale L. 12.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N. 66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	» 223	» » »	150.745,—
» Slittamenti	» 25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	» 30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	» 28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	» 9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	» 13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	» 6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

TUBI ITALIA

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.

II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

IV „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

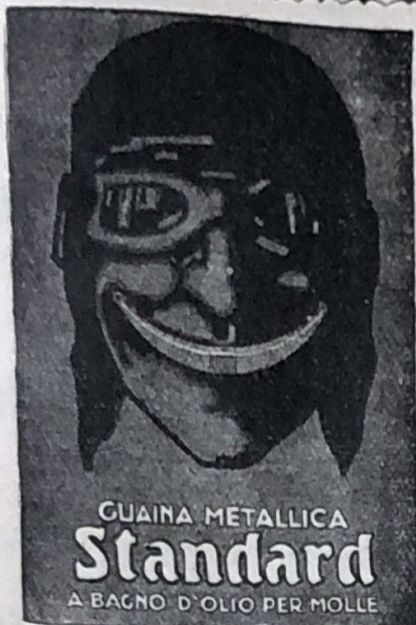
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

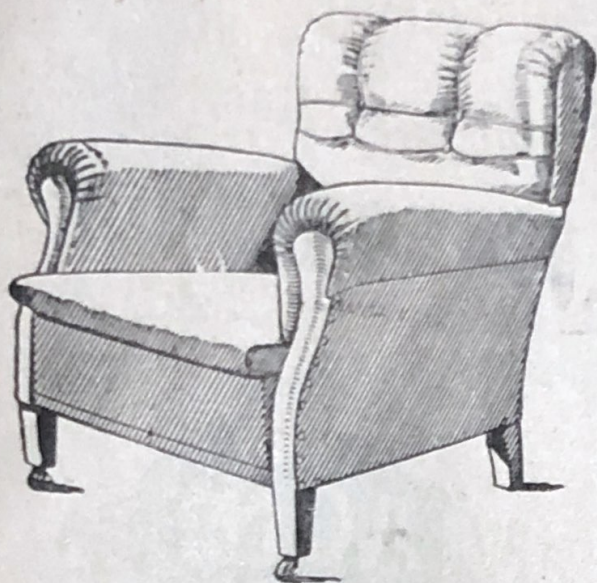
TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA — TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA

L'UNICA EFFICACE – In essa la molla nuota nell' olio.
LA PIÙ DUREVOLE.
È di metallo. Il fango non la guasta.
È di rame. La ruggine non la intacca.
È smaltata. Un getto d'acqua la rende nuova.
LA PIÙ SEMPLICE – Un bimbo sa montarla: È come chiudere una scatola.
LA PIÙ BELLA – Dà eleganza alla macchina.

STANDARD SPRING COVER Co.
Agenzia Generale per l'Italia e Colonie:
FRATELLI LEVI - TORINO - Via Belfiore, 30

SOCIETÀ LIGURE
PIEMONTESE AUTOMOBILI
TORINO

I
Primissimi
Magneti di Costruzione
MONOBLOCCO
furono i

Alcuni li hanno
COPIATI
Molti li hanno
IMITATI
Nessuno li ha
EGUAGLIATI

Fabbrica Italiana
MAGNETI MARELLI
MILANO

TORINO

VIA PALAZZO DI CITTÀ 6 bis

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS

PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. AJMAR

Sportsmen

MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE

NESSUN INSUCCESSO

IN VENDITA OVUNQUE

SOCIETÀ ANONIMA TENSI
MILANO
LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI

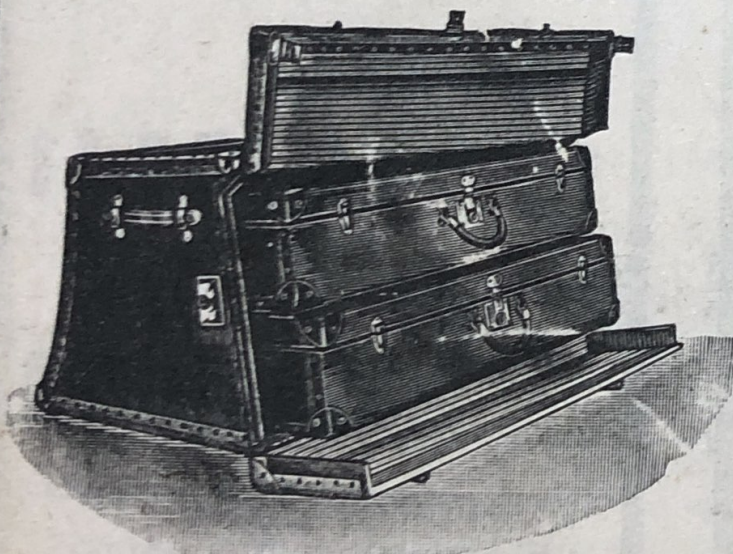
SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI

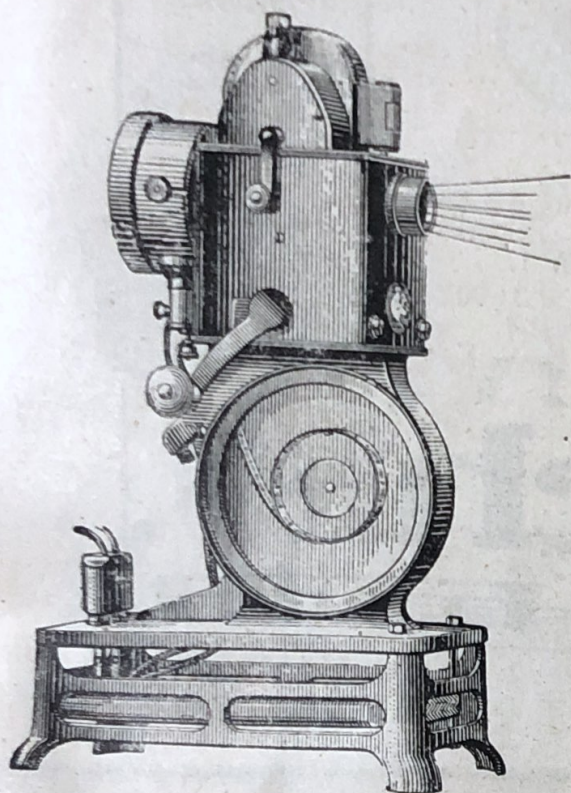
Tutte le applicazioni industriali

Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

Società Italiana PATHÉ - BABY

Anonima - Capitale Lit. 1.500.000

ROMA (7) - Via del Parlamento, 28

IL PROIETTORE

Pathé-Baby

Il più semplice
Il più pratico
Il più perfetto

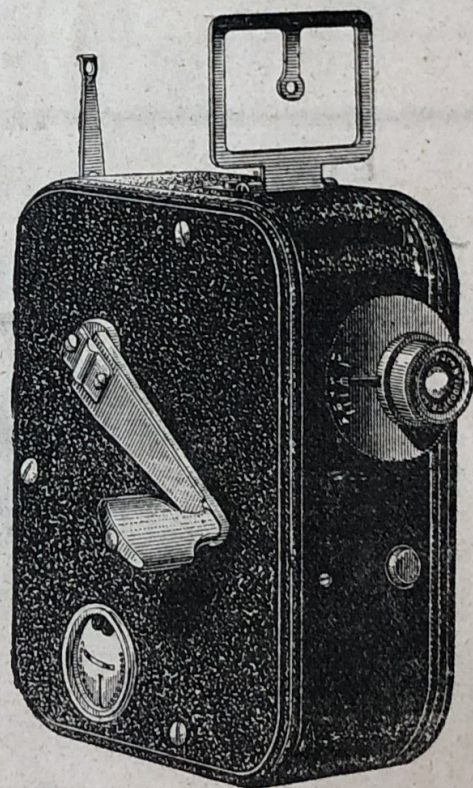
CINEMATOGRAFO PER FAMIGLIA

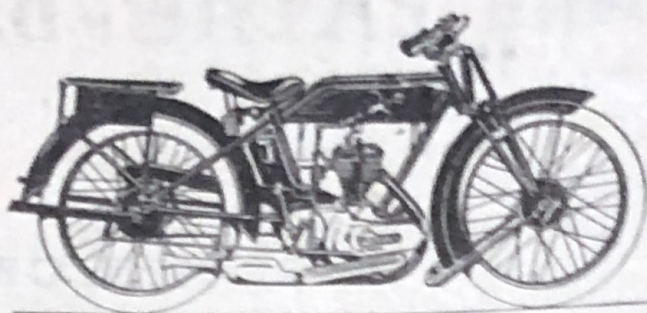
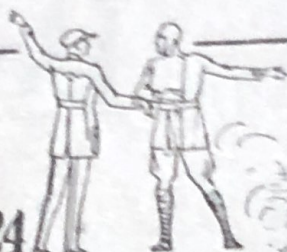
LA CAMERA

Pathé-Baby

Apparecchio per prese cinematografiche

La fotografia animata alla portata di tutti!

I prodotti **PATHÉ-BABY** sono in vendita presso i migliori negozi di articoli fotografici.

AGENZIE REGIONALI DI VENDITA.

Lombardia e Veneto: MILANO (17), Via Boccaccio, 15
Piemonte e Liguria: TORINO, Via Colli, 78
Toscana ed Emilia: FIRENZE, Via Ginori, 15
Umbria e Marche: PERUGIA, Via O. Antinori, 6
Puglie e Basilicata: BARI, Via Cardassi (Palazzo Cirillo)
Sicilia: PALERMO, Via E. Amari, 121
Lazio: ROMA, Via Montecatini, 5
Campania: NAPOLI, Via Loggia dei Pisani, 13

I NUOVI GIOCATTOLI "CARDINI"

1.940.000 esemplari spediti in ogni parte del mondo creano la felicità e l'intelligenza di quasi due milioni di graziosi bambini. - Il vostro piccino non deve esserne privo:

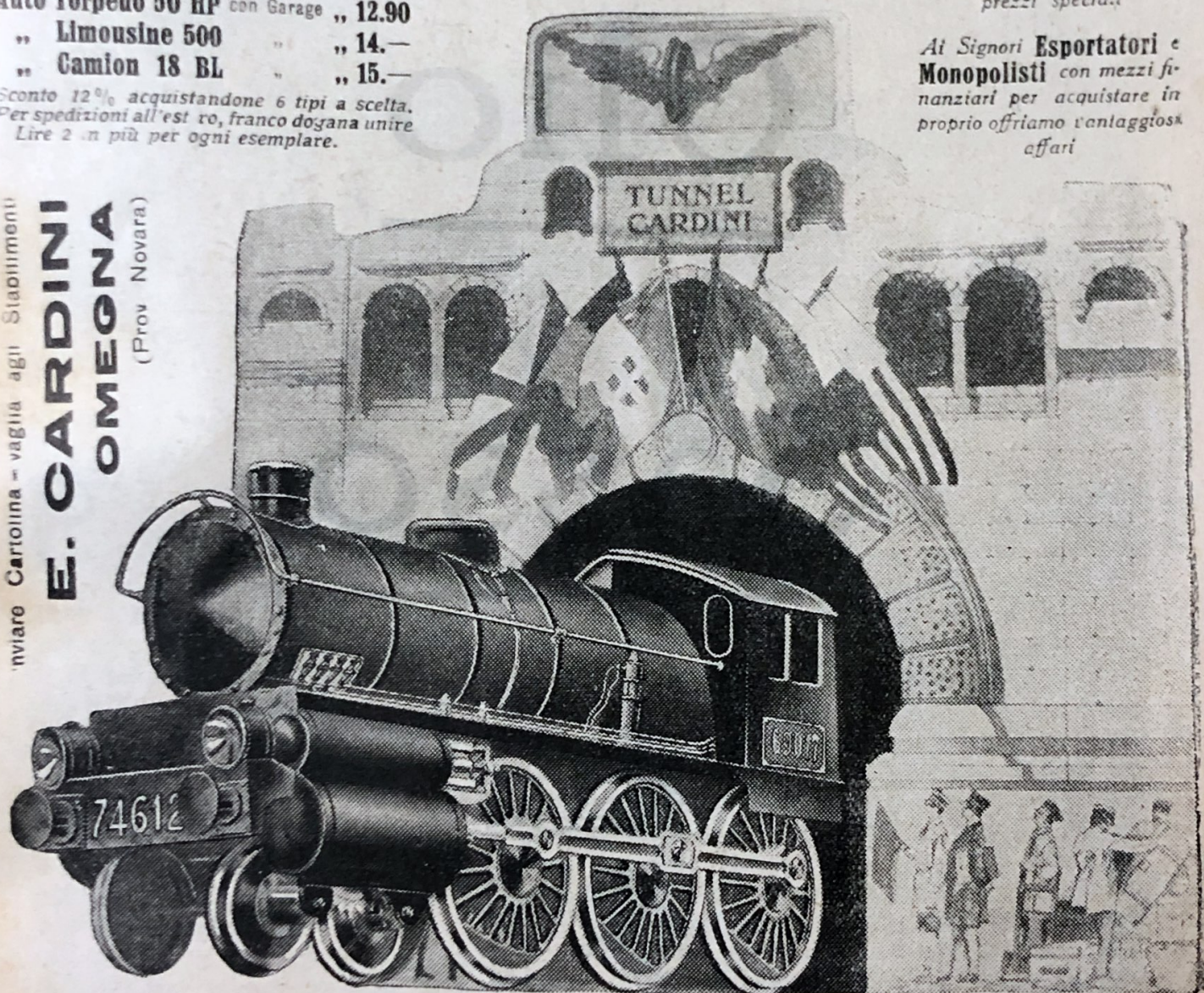
Vendita a scopo réclame franca di porto e imballo in ferro gratis

Tram Elettrico N.° 12	con Rimessa	**L. 13.50**
Locomotiva G. 690	con Tunnel	**„ 16.—**
Auto Torpedo 50 HP	con Garage	**„ 12.90**
„ Limousine 500	„	**„ 14.—**
„ Camion 18 BL	„	**„ 15.—**

Sconto 12% acquistandone 6 tipi a scelta. Per spedizioni all'estero, franco dogana unire Lire 2 in più per ogni esemplare.

Ai principali **Garages** *e ai Signori* **Rivenditori** *che ne faranno richiesta su carta intestata inviamo gratis il listino illustrato con prezzi speciali*

Ai Signori **Esportatori** *e* **Monopolisti** *con mezzi finanziari per acquistare in proprio offriamo vantaggiosi affari*

Inviare Cartolina - vaglia agli Stabilimenti **E. CARDINI OMEGNA** (Prov. Novara)

La magnifica Locomotiva G 690 col suo Tunnel

Pagina da conservare

DESCRIZIONE:

IL TUNNEL — È la genialissima scatola speciale *Brevettata* che aperta misura centimetri 24×24×22 e si trasforma in un grandioso TUNNEL a colori smaglianti con Capi Stazione Ferrovieri, Passeggeri fissi e mobili. Opera pregievolissima del Cav. ATTILIO MUSSINO.

LA LOCOMOTIVA — È il giocattolo istruttivo completo di tutti i più minuti particolari un gioiello di meccanica solido e accuratissimo. Imita alla perfezione la grande LOCOMOTIVA GRUPPO 690 delle F. S.

IL MOTORE — Costituito di una molla in acciaio ad alta resistenza e da un gruppo di ingranaggi moltiplicatori, è di una durata eccezionale.

ORGANI DI TRASMISSIONE — Quale cassetto di distribuzione, Bielle, manovelle sono accuratamente lavorate e nichelate.

RUOTE — Sono in numero di 10 di cui 6 grandissime a raggi munite dei regolari contrappesi e braccio di manovella. Le altre 4 più piccole del tipo pieno sono collegate al carrello anteriore.

LA VERNICIATURA di ogni singola parte è a fuoco: rappresenta esattamente le distribuzioni d'olio e di vapore, freni Westinghouse ecc.

ACCESSORI — Due fari con riflettore, Respingenti, Duomo, Corrimano della caldaia Chiavetta di caricamento snodata, targa regolamentare.

ANNO XXX — Sommario del Fascicolo di Dicembre — N. 12

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso

Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXX - N. 12
PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI
Dicembre 1924

Abbonamenti per il 1925: Soci . . . L. 12,10 (Estero L. 20,10) - *Tale prezzo vale fino al 15 dicembre 1924,*
non Soci L. 18,10 (Estero L. 26,10) *dopo verrà aumentato a L. 18,10 (est. L. 26,10)*

ANNO SANTO

(MEMORIE STORICHE E ANEDDOTICHE)

Per la ventitreesima volta l'anno santo sorge sul mondo cattolico e chiama a Roma milioni di fedeli. Avvenimento quindi anche turistico, intorno al quale i Soci del Touring, che verranno numerosi a Roma da tutta l'Italia di qua e di là dal mare, hanno diritto di avere qualche notizia. Non foss'altro per riconoscere, con interesse maggiore, le memorie dei personaggi giubilari, sparse per le chiese e per le strade della città.

Che cosa voglia dire *anno santo* è chiaro; lo è invece poco il significato della parola *giubileo,* chè le etimologie proposte fanno pensare a quel bravo letterato francese, uomo di risorse, il quale voleva a ogni costo far derivare la voce *haricot* (fagiuolo) dal classico *faba* (*«fabarius» «fabaricotus»* ecc.). C'è però modo di uscire, con sicura ortodossia, dalla disputa accettando l'interpretazione autentica della bolla avignonese di Clemente VI: *giubileo* viene da una voce ebraica che vuol dire *remissione*, remissione dei peccati e quindi libertà e gaudio dell'anima.

L'origine dei giubilei romani si perde nella notte dei tempi. C'è chi dice che ne siano stati celebrati anche nei primi secoli, ma non se ne sa nulla. Altri afferma che il primo giubileo fu nel 1000, l'anno pauroso nel quale si credeva dovesse finire il mondo e nel quale perciò non apparirebbe affatto strano che i credenti fossero stati convocati a penitenza dal padre comune. Era questi Silvestro II, il primo papa francese, matematico e fisico, e perciò mago nell'opinione medioevale che lo tramandò ai secoli con le più straordinarie leggende. Basti il dire che, fatta carriera sulla maiuscola R, la sua lettera cabalistica, e passato con essa di promozione in promozione, da Reims a Ravenna e da Ravenna a Roma, vi avrebbe quivi venduta, come Faust, l'anima al diavolo per rimanere papa in eterno, col solo patto di non entrar mai *in Gerusalemme;* dopo di che proprio nel momento in cui il dialettico Mefistofele stava per coglierlo sull'ingresso della basilica romana di Santa Croce *in Gerusalemme,* gli sarebbe, rapidissimo, sfuggi-

to di mano facendo ampia confessione pubblica e condannando da sè il proprio corpo ad orribile sfregio. Il perdono divino, tuttavia, e la onorata sepoltura in San Giovanni, quale si conveniva al dottissimo monaco che egli fu, non tolsero che un po' del mago dovesse comunque sopravvivere, poichè le sue ossa crepitano e suda la sua pietra sepolcrale ogni volta che un suo successore sta per scendere nella tomba. *Se ciò sia vero o no,* dice il vecchio Platina, *lo veggano i papi a cui importa!*

Il primo giubileo *storico* è però certamente quello celebre di Bonifacio VIII che lo bandì per il 1300 stabilendone la ricorrenza ogni cento anni. Dicesi che ciò facesse per confermare la tradizione dei precedenti giubilei, assicurato di essa da un gentiluomo savoiardo di 107 anni che avrebbe ricordato quello di Innocenzo III nel 1200.

In San Giovanni è il famoso affresco, attribuito a Giotto, in cui è rappresentata la lettura della bolla dalla loggia del *patriarchio* lateranense, il palazzo meraviglioso dei papi, demolito da Sisto V. Non resta di esso che la cappella *Sancta sanctorum*, chiusa da secoli in un mistico silenzio nel quale vagano gli echi delle voci oranti di S. Francesco e dell'Alighieri.

Venne questi al giubileo? La controversia è sempre aperta. Certo ne parlò chiaramente nel canto XVIII dell'Inferno, quando, per dare idea del modo come procedevano le due diverse schiere di seduttori nella prima bolgia, porta appunto l'esempio della divisione per lungo del ponte S. Angelo.

> come i roman, per l'esercito molto,
> l'anno del giubbileo, su per lo ponte
> hanno a passar la gente modo còlto,
>
> che dall'un lato tutti hanno la fronte
> verso il castello e vanno a Santo Pietro,
> dall'altra sponda vanno verso il monte.

La bolla papale di indizione di questo primo giubileo è ancora leggibile, scolpita sotto il portico della basilica vaticana; nei sotterranei della quale il fiero papa Caetani dorme l'ultimo sonno, entro la bell'arca stemmata di Arnolfo; non lontano dalle lastre di marmo, cosparse del sangue della Vergine miracolosa del Memmi, che, tutte bucherellate, mostrano ancora i segni della millenaria devozione dei romei.

Povero Bonifacio! In terra di Francia, presso gli schiaffeggiatori di Anagni, dovremo cercare il pontefice banditore del prossimo giubileo: Clemente VI.

Per quest'anno santo del 1350 venne a Roma, legato del papa, un cardinale, Caetani anch'esso, che provvide alle funzioni nella deserta città. Il giubileo, concesso qualche tempo prima alle insistenze di Cola di Rienzo (che non potè poi goderne perchè in quell'anno era prigioniero dell'imperatore a Praga) ebbe però la sua fortuna letteraria, chè se è soltanto probabile la venuta a Roma di Dante in quello del 1300, certa è in questo la visita di Francesco Petrarca, piangente da due anni la morte della sua Laura.

V'era, come ora, penuria di alloggi e tutte le famiglie si erano ridotte in una sola camera per affittare le altre ai pellegrini; la città era tuttavia squallida e triste, malgrado l'immenso concorso di stranieri che da ogni parte del mondo scendevano a venerare le reliquie abbandonate degli Apostoli: *«...camminava l'ibero insieme col cimbro, il britanno col greco e con lo svevo dalla folta chioma»*. Così il Petrarca. Ma non erano che litanie melanconiche in un paesaggio di rovine, mentre il pontefice, magnifico mecenate di poeti e d'artisti, rimanevasi in Avignone a contemplare, dalle sterminate aule del fantastico castello e dalle formidabili torri sul Rodano, la dolce Provenza dei trovadori.

Nei giubilei attuali ricorda quel secondo anno santo la visita a San Giovanni in Laterano, che appunto Clemente VI aggiunse a quelle di S. Pietro e di S. Paolo. Nel precedente giubileo, infatti, di Bonifacio VIII, solo queste erano d'obbligo per ottenere le indulgenze ed erano perciò state collegate le due basiliche con un lungo e comodo portico, ora completamente scomparso.

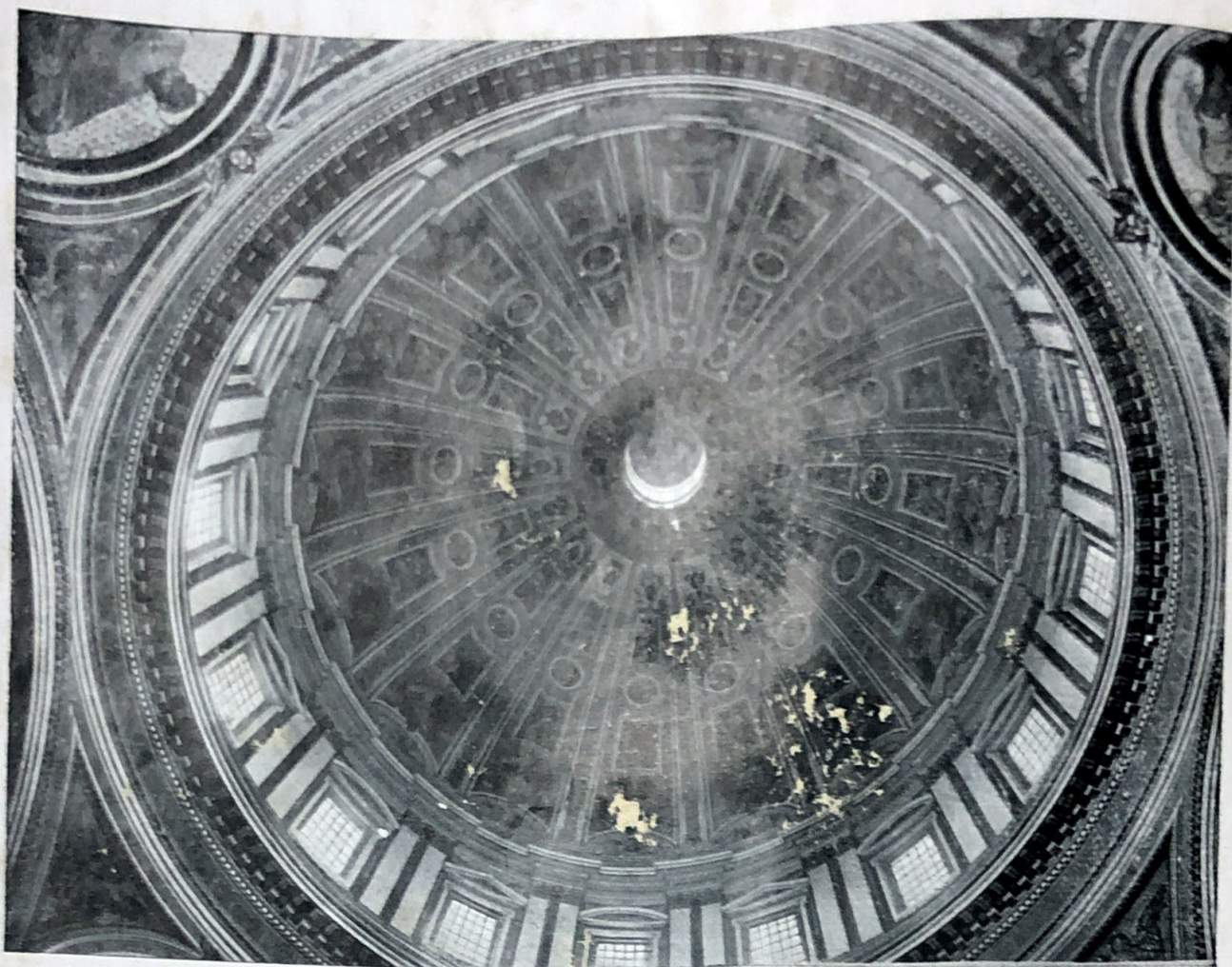
Il terzo giubileo, irregolare per la ricorrenza (che Clemente VI aveva reso cinquantenaria), fu celebrato a Roma da Bonifacio IX nel 1390, perchè il suo predecessore Urbano VI aveva ridotto il periodo giubilare a trentatre anni (la durata della vita del Redentore). Di Bonifacio IX, che fu l'ultimo di questo nome, e che era un Tomacelli, resta a Roma il ricordo nella bella strada presso il Corso, denominata dalla sua famiglia, e in una statua che si conserva nel chiostro di San Paolo. Questo anno santo del 1390 fu il primo nel quale i pellegrini dovettero visitare anche la basilica di Santa Maria Maggiore.

Dubbi sono i due giubilei successivi, quello dello stesso Bonifacio nel 1400 e quello del 1423 di Martino V Colonna, il pontefice che chi è stato a Roma certo ricorda steso

LA «PORTA SANTA» DI S. PIETRO COME RIMASE DOPO LA CHIUSURA DI LEONE XII DELLA GENGA (1825).
La croce metallica era però degli ultimi anni di Pio IX, perchè i baci dei fedeli avevano pressochè consunta quella del 1825. In fondo dietro il cancello (sormontato dai tre monti e dalla stella di Clemente XI Albani) è la porta da cui discende il corteo papale.

sul suo sepolcro di bronzo nella confessione di San Giovanni. Sicuro è invece, nel 1450, il giubileo di Niccolò V, Parentuccelli, di Sarzana, il vero iniziatore del Rinascimento. L'anno santo, nel quale i pellegrini ammirarono per la prima volta le porte di bronzo del Filarete in S. Pietro, fu funestato dalla rottura di un parapetto del ponte S. Angelo, causata dalla folla fuggente dinanzi a una mula imbizzarrita. Cento persone circa perirono annegate nel Tevere.

Ridotto a venticinque anni il periodo da Paolo II Barbo (l'edificatore del Palazzo Venezia), il giubileo fu celebrato nel 1475 da Sisto IV Della Rovere e nel 1500 da Alessandro VI Borgia, due papi ben conosciuti, i ricordi dei quali si affollano nella città. Il Borgia istituì la cerimonia delle porte sante, facendone disciplinare le funzioni d'apertura e di chiusura dal suo cerimoniere e cronista Burcardo (della cui casa resta tuttora un interessante cortile presso il teatro Argentina), e per il gran popolo che accorreva a quei riti — a memoria d'uomo insuperati — fece costruire la via Alessandrina, l'attuale Borgo Nuovo. La memoria di Alessandro VI, offuscata dal ripetersi, spesso pappagallesco, di tradizioni in gran parte esagerate, è dovunque segnata dal carattere di signorilità di ogni suo gesto; basti citare l'appartamento vaticano e il soffitto mirabile di Santa Maria Maggiore che fece dorare col primo oro portato da Colombo e ad esso inviato da Ferdinando di Spagna.

Due anni prima del sacco di Roma, nel 1525, celebrò il nono giubileo storico Clemente VII, figlio del trucidato Giuliano de' Medici. Ma la guerra tra Carlo V e Francesco I (è proprio di quell'anno la battaglia di Pavia), la peste e l'invadente eresia luterana contro le indulgenze, che del giubileo costituivano il maggior contenuto, resero quasi deserto quell'anno santo, vigilia melanconica di avvenimenti tragici. Poi, nel 1550, l'ul-

UNA CURIOSA FOTOGRAFIA DELLA CUPOLA DI S. PIET[illegible] RESA DI SOTTO IN SU.
(L'altezza dal pavimento alla immagine dell'Eterno entro la cupoletta è di circa 120 metri. Il diametro del vano, alla base, è di m. 43, quasi identico a quello del Pantheon, che però è molto meno alto del tamburo della cupola e non arriverebbe neppure dalla ringhiera sotto i finestroni all'apertura della cupola minore. La passeggiata circolare sotto i finestroni è lunga oltre 130 metri e le lettere dell'iscrizione latina che si vede nella figura sono alte m. 1,40, la statura d'un giovanetto).

timo papa del Rinascimento, Giulio III Ciocchi del Monte, celebrò anch'esso la ricorrenza, e in quell'occasione funzionò la prima volta l'ospizio, ancora esistente, della Trinità dei pellegrini, appositamente istituito da San Filippo Neri.

Di Giulio III, bonario ed artista, dai gusti semplici, resta a Roma, oltre la villa sulla via Flaminia che donò al popolo (onde la frase *«è la vigna di papa Giulio»* per dire che una cosa è di tutti) un pittoresco ricordo vivente che pure molti conoscono: *i gamberi cotti*. I quali, per chi non lo sappia, sono gli allievi del Collegio germanico istituito da Giulio e da S. Ignazio con intenzioni di lotta contro la Riforma, e così detti per il colore rosso acceso del loro abito talare, macchia di prammatica su tutti i quadretti di genere *souvenir de Rome*.

Di scarso interesse storico i giubilei che seguono. Nel 1575 lo celebrò Gregorio XIII Boncompagni, il banditore del nuovo calendario che tutti accolsero meno i greci e i russi, i quali preferirono restare in disaccordo col cielo piuttosto che mettersi d'accordo col papa; nel 1600 lo indisse Clemente VIII Aldobrandini, il giustiziere dei Cenci e di Giordano Bruno (che appunto in quell'anno fu arso vivo in Campo di fiori); nel 1625 Urbano VIII Barberini, che potè mostrare per la prima volta ai pellegrini giubilari l'attuale facciata di San Pietro (compiuta nel 1612 sotto Paolo V Borghese), ma che, per un'improvvisa piena del fiume, dovè (come più tardi Clemente XI) privarli della visita di S. Paolo, sostituita con quella di Santa Maria in Trastevere.

Nel giubileo del 1650 Innocenzo X Pamphyli affidò la cura del ricovero dei romei, col titolo di *priora* dell'ospizio della Trinità, alla famosa donna Olimpia sua cognata che, raccolti più denari che potè, vi provvide

UNA SCENA MOLTO VENERATA NEI GIUBILEI, SULLA PORTA CENTRALE DI S. PIETRO: «IL MARTIRIO DELL'APOSTOLO».
Nel mezzo: il santo condotto via dal cospetto dell'imperatore, verso il martirio, dietro un corteo di soldati preceduto da trombettieri a cavallo. - *In alto:* la scena del martirio. - *In basso:* la interessante riproduzione del luogo ove avvenne il martirio fra le due *mete* (piramidi) del circo neroniano. Si noti presso la *meta* di sinistra la rappresentazione pagana di Roma con una statuina di Pallade nella mano. Presso la piramide di destra è invece il famoso albero (*terebinto*) accanto al quale è fama avvenisse la crocefissione. *In mezzo* è il mausoleo di Adriano (ora Castel S. Angelo). - *Intorno:* lo strano ornato (aquile, civette, topi, lucertole, lumache, farfalle, ecc.) con medaglioni di imperatori e scene di mitologia (per esempio, *a destra*, nel mezzo: Leda e il cigno. - *A sinistra*, verso il mezzo: Ganimede rapito dall'aquila).

egregiamente da donna energica quale era. Essa abitava allora il palazzo del Tritone, dietro la fontana di Trevi, dov'è stato fino a pochi anni fa il Ministero dell'Agricoltura e dove è ora la Direzione generale dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

Di scarso interesse anche il giubileo del 1675 sotto Clemente X Altieri che altro non vide di notevole nel suo regno; il suo monumento, sul quale non si trovò altro da *illustrare*, ci dà appunto la sola rappresentazione di apertura di porta santa che esista in San Pietro. Roma deve però a questo papa romano, oltre la villa al viale Manzoni che non interessa più, il grande palazzo sul Corso Vittorio Emanuele e un bell'esempio di giustizia ivi ricordato: la casupola della vecchia popolana la quale non volle cedere la modesta proprietà (una sola camera) alla famiglia del papa e, come il mugnaio di Sans-Souci da Federico II di Prussia, ottenne di rimanerne in possesso, obbligando ad

incorporare nell'edificio principesco la minuscola isoletta estranea ancora riconoscibile. Dopo di che la cocciuta donnetta, non contenta di averla vinta, pare si prendesse anche il gusto di dire che con i suoi vicini di casa, *i signori Altieri*, essa non era in relazione.

Nel 1700 il giubileo fu bandito e iniziato da Innocenzo XII, l'ultimo pontefice napoletano, arguto autore di umoristiche *boutades*, degne dell'arguzia di mastro Pasquino e di ...Ferdinando quarto! Papa dimenticato, che ha però, in compenso, il monumento forse più elegante di San Pietro, e si ricorda sommessamente con la *via delle tre pile*, in Campidoglio, allo svolto della quale si ergono le tre pile (*pignatte*) del suo stemma parlante (era un Pignatelli). Sotto questo promettente simbolo di agiatezza patriarcale passano in corteggio, per recarsi dal sindaco e per tornare, tutti *li spósi* di Roma.

Il giubileo fu chiuso dall'Albani, Clemente XI che, appunto per le necessità delle funzioni in corso, fu eletto in fretta, notano i cronisti, nonostante la giovanile età di anni cinquantuno. Nella sua villa, fuori porta Salaria, centosettanta anni dopo, fu stipulata, il 20 settembre 1870, la resa di Roma.

Il giubileo del 1725, celebrato da Benedetto XIII Orsini, vide l'arrivo in Roma di quattrocento schiavi europei riscattati a Tunisi dai Mercedari (con la somma, allora enorme, di centomila scudi) e... l'incoronazione in Campidoglio del poeta, nonchè cavaliere, Stefano Bernardino Perfetti. Cosa alquanto comica, anzi grottesca, quando si pensi che l'ultima incoronazione, datante da circa quattro secoli, era stata quella di Francesco Petrarca! La commedia fu tuttavia superata, qualche anno dopo, dalla farsa dell'incoronazione della poetessa arcade Corilla olimpica, oggetto di sanguinose pasquinate.

La proclamazione del giubileo del 1750 da parte del papa Lambertini, Benedetto XIV, dette a questi — pare — il dispiacere di uno strano incidente diplomatico perchè avendo egli nominato nella bolla l'imperatore Francesco I di Lorena, Luigi XV di Francia si ebbe a male di non essere stato nominato anche lui; *inde irae*. Ma tutto si appianò facilmente e i francesi non mancarono all'anno santo.

Il giubileo del 1775 fu celebrato da Pio VI che, primo, ne avrebbe probabilmente celebrati due se Napoleone non gli avesse abbreviato la vita. Morì infatti, proprio sullo scorcio del 1799, prigioniero in Valenza; sicchè il 1800 si iniziò senza papa e con i cardinali in fuga pel mondo, appena, in pochi e a stento, capaci di adunarsi in conclave a Venezia per eleggere Pio VII. Per conseguenza, niente giubileo.

Così si arriva al 1825, l'ultimo anno santo di Roma papale, celebrato da Leone XII; chè nel 1850 Pio IX, appena di ritorno dal rifugio di Gaeta e all'indomani dei fatti della repubblica romana, non lo bandì. Lo indisse poi nel 1875, ma non fece aprire le porte sante e soltanto scese in San Pietro dove non si era più recato dal settembre del 1870. Il giubileo di Leone XIII, del 1900, è storia di ieri e, come quello di Leone XII, non ha memorie notevoli.

Come curiosità di quest'ultimo (alle cerimonie del quale ebbe parte principalissima la famiglia reale di Savoia nella persona della regina vedova Maria Teresa) è però ricordata la resa — che allora sembrò miracolo — del vecchio brigante *Gasparone*, tosto ospitato in.... Castel Sant'Angelo e più tardi a Civitavecchia.

Anche durante quel giubileo la basilica minore di S. Maria in Trastevere sostituì la basilica di S. Paolo distrutta d[illegible] incendio. La nuova basilica Ostiense fu quindi una novità riservata ai r[illegible] del 1875 e del 1900 che per primi vi fruirono delle indulgenze giubilari.

Chiusa questa enumerazione dei giubilei ordinari, indispensabile per presentare i personaggi che, sui monumenti o sulle lapidi, i romei del Touring non potranno non incontrare, ci sarebbe da dire dei giubilei straordinari, di quelli cioè che il papa può indire quando crede, per speciali ragioni. Ma si tratta di avvenimenti di minore interesse e che non hanno relazione con gli anni santi, ma con particolari bisogni della cristianità. Talvolta i motivi adottati sono anzi un po' curiosi, come ad esempio nel giubileo straordinario indetto da Clemente XI Albani (1713) per una *epidemia dei bovi*, in quello indetto da Benedetto XIII Orsini per le pioggie dirotte (1728) e infine in quello dal papa stesso pubblicato nel 1730 per un'*epidemia di raffreddori* in Roma. (*L'influenza* e la *spagnola* non sarebbero dunque che nuovi nomi!).

«IL MARTIRIO DI S. PAOLO» SULLA PORTA DI S. PIETRO.

A sinistra: L'imperatore; S. Paolo in catene tra i soldati, uno dei quali fa l'atto di colpirlo con un pugno. - *A destra:* La decapitazione del santo. - *In alto:* San Paolo che appare a Plautilla e le rende il velo che essa gli aveva dato per bendarsi gli occhi. Intorno la strana ornamentazione (notare, per esempio, *a destra*, verso la metà della cornice, la novella esopiana del lupo e dell'agnello e, *a sinistra*, alla stessa altezza, quella della volpe e del corvo.

⁂

I pellegrini hanno l'obbligo di visitare le quattro basiliche maggiori, o arcibasiliche, di S. Pietro, S. Paolo, S. Giovanni in Laterano e S. Maria Maggiore. Non vi troveranno tutte le reliquie la cui lista riempiva i libriccini medioevali dei *Mirabilia,* nè poetiche novelle quasi tutte dimenticate. In S. Pietro vedranno però ancora *la Veronica* che adorò Dante, presso la misteriosa tomba del principe degli Apostoli, intorno alla quale le lampade non si spegneranno — così la leggenda — che il dì avanti la resurrezione dei morti; potranno in S. Maria Maggiore commuoversi dinanzi ai resti del *presepe* di Gesù; e qua e là incontreranno, tuttora vivi, ricordi di tradizioni tenaci.

Salutati, sulla piazza vaticana, dalla famosa *agulia*, il solo illeso degli obelischi romani, potranno i pellegrini ricordare che su di esso tutto il Medio Evo credette deposte, in una palla aurea, le ceneri di Giulio Cesare; poi, nella chiesa, dopo l'omaggio re-

ligioso e la visita artistica, indugiare tra la folla dei giocosi richiami con i quali la riempì il popolo. Potranno cercare l'introvabile testa d'asino che pose il Bernini sul baldac-

UNA RELIQUIA VENERANDA DEI PRIMI GIUBILEI: LA MADONNA DEL MEMMI NELLE GROTTE VATICANE.

Era nell'antica basilica e narrasi che, giuocando dinanzi ad essa alcuni soldati o custodi, il perdente, irato, gettasse i dadi in viso all'immagine, dalla guancia della quale sarebbero cadute alcune gocce di sangue su due lastre di marmo sottostanti. Queste, collocate per devozione sotto il portico dietro un'inferriata, venivano toccate col dito dai pellegrini prima di segnarsi; il che, ripetendosi per secoli, le bucò tutte in corrispondenza dei fori dell'inferriata. Le due lastre di marmo sono anch'esse conservate tuttora nelle *grotte* di S. Pietro, non lontano dall'affresco.

chino, a sfregio dei suoi nemici, e dinanzi alle basi ricostruire la bizzarra allegoria profana che vi volle *ex voto* la Barberini; potranno infine andare a trovare quasi ad uno ad uno i personaggi giubilari di cui hanno letto più avanti. V'è con l'ultimo esiguo sciame delle sue api gentilizie, Urbano VIII, che per ornare S. Pietro tolse i bronzi del Pantheon, inseguito dalla vindice pasquinata dei barbari e dei Barberini (*quod non fecerunt barbari fecerunt Barberini*); vi è, quasi danzante sul monumento del Bracci, la gioviale figura di Benedetto XIV, il Lambertini di Bologna; v'è infine la brutta statua di Leone XII (Annibale della Genga).

Dopo S. Pietro i *romei* andranno a S. Paolo; ma prima di uscire dal maggior tempio ricordino che per entrare a Roma è sì d'obbligo lanciare un soldino nella fontana di Trevi, ma è anche consigliato da vecchie ricette di lasciarne un altro in qualche nascondiglio della basilica.

A S. Paolo, la nuova sontuosa basilica non farà loro rimpiangere la distruzione dell'antica. Vi troveranno i medaglioni dei papi, da San Pietro a Pio XI, che il severo bizantino Gesù benedice dal vecchio mosaico dell'arcone e, nei dintorni, potranno cercare di indovinare la buca dalla quale, poco prima dell'ultimo giudizio, dovrà uscire il mitico *Nocchilia,* miscuglio medioevale di Enoc ed Elia, i due profeti assunti vivi al cielo, che attenderebbero, secondo altra leggenda, l'ora di uscire, in una cameretta dietro la cappella *Sancta Sanctorum* di San Giovanni (Scala santa).

Quivi, a San Giovanni, come a San Pietro, molto potranno i pellegrini fantasticare. Ricordino, fra altro, che questa è la vera cattedrale di Roma, la Sede vescovile della città e quindi la residenza storica dei papi. Di questo luogo Costantino avrebbe fatto la famosa donazione appunto per l'erezione della chiesa, che Dio stesso avrebbe direttamente consacrata; è infatti tradizione antichissima che l'immagine di Gesù, ora sopra il mosaico dell'abside, si sarebbe improvvisamente impressa sulla facciata, durante la cerimonia consacrativa, in presenza del popolo romano affollato nella piazza.

Nella basilica, con la pietra di Silvestro secondo, la tomba di Innocenzo III e l'affresco del giubileo di Bonifacio VIII i visitatori troveranno il moderno monumento che racchiude da pochi giorni Leone XIII, il banditore del giubileo del 1900. Così si congiungo-

L'APERTURA DELLA PORTA SANTA DI S. PIETRO NEL 1675, COMPIUTA DAL VECCHIO PONTEFICE. CLEMENTE X ALTIERI. (il papa e parecchi prelati hanno, come allora usavasi, baffi e pizzo). Questo bassorilievo, sul sarcofago papale, è la sola rappresentazione di tale cerimonia che esista nella basilica.

no in questa chiesa, madre e capo di tutte le chiese del mondo, le memorie dell'intera istituzione giubilare, dal primo all'ultimo degli anni santi.

LE «TRE PILE», CIOÈ LO STEMMA PARLANTE DI INNOCENZO XII PIGNATELLI, IL PONTEFICE CHE PROCLAMÒ IL SEDICESIMO ANNO SANTO (1700). TROVASI, POCO CONOSCIUTO DA GLI STESSI ABITANTI DI ROMA, ALLO SVOLTO DELLA VIA OMONIMA CHE SALE AL CAMPIDOGLIO DIETRO LA SCALINATA.

Ultima ospiterà i viatori Santa Maria Maggiore che, dedicata alla Madonna, è naturalmente fiorita dalle tradizioni più gentili: quella della sua fondazione (papa Liberio e Giovanni patrizio che, ignari uno dell'altro, sognano e trovano la neve, ai primi d'Agosto, sull'Esquilino e che sul candido simbolo disegnano e costruiscono la chiesa) e quella, meno nota, degli angeli che vi servirono dal cielo la messa al papa San Gregorio.

Tutti gli anni, ancora, ai cinque di agosto, durante la funzione delle dieci, nevicano nella cappella borghesiana petali di bianchi fiori, mentre in ogni giorno le glorie della Fede squillano più che altrove dagli angoli luminosi di questa basilica, per essere forse, la più suggestiva di Roma. Il pellegrino che voglia conoscere curiosità ignotissime vada a leggere il *bollettino della vittoria* sul monumento di Pio V (la vittoria è quella di Lepanto) e, se ha gusto di lettere, non trascuri di andare a decifrare, presso la bella tomba cosmatesca del vescovo Consalvo, l'iscrizione del Platina, storiografo dei papi, tanto cara al Carducci (*chiunque tu sei, se pietoso, non dar noia al Platina e a' suoi; giacciono stretti e vogliono star soli*).

Non è possibile continuare l'elenco infinito dei ricordi. Però mi accorgo ora che non ho parlato della maggior gloria romana

chi ppopolo pò esse, e cchi ssovrano,
che cciabbi a ccasa sua 'na cuppoletta
com'er nostro San Pietr' in Vaticano?

Nessuno certamente; tant'è vero che un americano, tempo fa, voleva comperarsela.

Ma *er cuppolone* lo conoscono tutti.

(*Fot. Moscioni, Roma*).

FULBERTO VIVALDI.

IL PONTE DA SERVI
E IL VIADOTTO DELLA VALDASSA

Chi abbia percorso l'importante linea di comunicazione che congiunge le Giudicarie a Trento ha certo assai ben presente un punto davvero caratteristico di quella superba strada di montagna.

Dopo avere lambito il lago di Toblino in vista del pittoresco castello, la strada entra nella valle del Sarca che si va facendo sempre più augusta finchè, in vicinanza di una Cantoniera, le rive non distano più l'una dall'altra che 65 m. In fondo rumoreggia il Sarca che scorre a più di 80 metri sotto il livello della strada.

Questo punto così caratteristico è stato scelto per un allacciamento stradale di notevole interesse ed ha dato vita ad un'opera che alle bellezze di natura di cui la regione è ricca aggiunge una non meno interessante meraviglia: l'ardimento umano. Il Ponte da Servi, come è stata chiamata la costruzione dal nome della località in cui sorge, pone in comunicazione la regione del Banale, ricca di centri abitati, con il capoluogo della Provincia, Trento, e al tempo stesso consente da quest'ultima località di raggiungere rapidamente la splendida conca di Molveno ove siede l'ampio ed azzurro lago cui fanno corona le superbe torri delle Dolomiti di Brenta.

Quando la nuova strada fra Molveno e Mezzolombardo sarà completamente ultimata sarà possibile da Trento compiere un magnifico circuito automobilistico che avrà per obbiettivo Castel Toblino, il Ponte da Servi e il lago di Molveno.

Oltre che per l'interesse turistico la nuova costruzione merita d'essere ricordata per l'ardimento tecnico con cui fu concepita ed attuata. Essa è stata promossa dall'Ufficio Tecnico della Provincia di Trento e costruita da un'officina milanese. Consta di un ardito arco di ferro a traliccio semplice, simmetrico, con montanti verticali, avente una luce di 60 m. e una larghezza carreggiabile di m. 4.50. Il peso complessivo del ponte è di tonn. 118.50. Le fondazioni per gli appoggi furono costruite in calcestruzzo; nel settembre del 1922 furono calate e fissate al loro definitivo posto da ambo le sponde le cerniere sulle quali poi alla fine d'ottobre dello stesso anno fu iniziata l'opera di montaggio dei manufatti, lavoro ardimentoso perchè condotto sempre sullo strapiombo della forra del Sarca. Si comincia a mettere in opera la mensola ancorata sulla sponda destra del fiume destinata a sostituire l'armatura che in sezione tanto vasta e

LE COMUNICAZIONI FRA TRENTO, LE GIUDICARIE, IL BANALE E MOLVENO ED IL NUOVO PONTE DA SERVI.

VEDUTA DEL PONTE DA SERVI SOPRASTANTE IL BURRONE DELLA VALLE DEL SARCA, PROFONDO PIÙ DI 80 m.

profonda sarebbe riuscita costosissima; si procede poi al collocamento in opera delle campate che vengono provvisoriamente fissate con bolioni; si giunge così ad una percorrenza di 30 m., circa la metà dell'intero manufatto. Ed allora ecco che s'attacca il lavoro all'opposta sponda, trasportandovi il materiale ed iniziando il montaggio della seconda metà dell'arco che procede pure assai rapidamente finchè il grande arco si protende leggero ed elegante sopra il burrone. Si procede poi a smontare le mensole e si dà mano alla sostituzione delle migliaia di bolloni con altrettante migliaia di chiodi che vengono ribaditi a caldo.

Nel febbraio del 1923, messo e fissato il parapetto, il Ponte da Servi nella sua parte metallica era finito. Notevole il fatto che nessun incidente tecnico o infortunio successe durante il pericoloso e faticoso lavoro. Entro l'anno decorso fu ultimata la costruzione dei piedritti e dei muri adiacenti ed oggi che il ponte è stato aperto al pubblico transito le popolazioni del Banale benedicono la Patria che con tanta generosità e spontaneità ha dato loro un'opera magistrale che le mette in contatto del consorzio umano dal quale erano disgiunti.

Non possiamo dimenticare, dando notizia dell'importante costruzione della regione del Banale, di ricordare un'altra opera solennemente inaugurata sull'Altipiano di Asiago nel settembre scorso: il nuovo Viadotto della Valdassa, denominato anche ponte di Roana dal nome del comune al quale appartiene e che attraverso quel ponte è congiunto alla vicina Asiago. Si tratta di una grande e bella costruzione in cemento armato dalle linee arditissime e slanciate, risorta dalle rovine di altro viadotto distrutto per necessità di guerra.

Questo era di costruzione relativamente recente essendo stato inaugurato il 17 luglio del 1906. Si componeva di una travata centrale in ferro della luce di sessanta metri e di due viadotti murari ai suoi lati; i piloni che reggevano la travata metallica raggiungevano l'altezza di circa quaranta metri. Alla festa inaugurale Monsignor Longhin, Vescovo di Treviso, pronunciò un patriottico discorso che in quei tempi tanto amari, quan-

IL GRANDIOSO VIADOTTO DELLA VALDASSA.

do l'Austria vigilava, controllava (e purtroppo anche vietava) la costruzione di certe opere stradali o ferroviarie prossime al confine, suscitò larga eco di favorevoli commenti. L'illustre prelato, già confessore di Pio X, augurò che mai piede nemico avesse a passare quel ponte e il pio voto si avverò. Durante l'offensiva austriaca del maggio 1916 il ponte venne in un attimo distrutto facendo espiodere entro i due alti piloni ben sedici quintali di balistite per cadauno.

Avvenuto l'armistizio, il Comando Supremo si occupò subito della ricostruzione del viadotto ed approvò un progetto che ammetteva di conservare parte dei due vecchi piloni benchè fossero stati dichiarati insufficienti a reggere il nuovo carico. Venne così soddisfatto il voto della popolazione desiderosa di conservare qualche vestigio del vecchio ponte, reso celebre dagli eventi della guerra. La massa muraria dei piloni del viadotto di Roana è ora caricata da circa dodici chilogrammi per cmq., mentre, come è noto, quella della diga del Gleno crollò pel carico di circa 5 chilogrammi per cmq.

La conservazione di una parte dei due vecchi piloni obbligava la costruzione a una forzata asimmetria di proporzioni, felicemente superata con geniale disposizione tutto affatto nuova, per cui il progetto risultò razionalmente risolto e di una bella forma che nella sua rude grandezza sembrò bene inspirato al trionfo della nostra Vittoria.

È costituito da tre ampie arcate, due delle quali di originale ed elegante forma rampante, reputate le maggiori costruite di tal foggia; quella centrale ha l'ampiezza della luce di metri sessanta e valica la pittoresca Valdassa a ben ottanta metri dal suo fondo. Data l'eccezionale altezza del viadotto fu necessaria la costruzione di una colossale impalcatura che per lungo tempo attrasse la curiosità di quanti si recavano a visitare quei luoghi per devoto omaggio ai nostri Caduti e l'interesse di tecnici che ne ammiravano l'elegante e solida esecuzione.

MARIO CERANELLI.

L'OPERA DELL'ENIT NEL 1923

L'ESAME a cui ci accingiamo si riferisce soltanto al 1923. Dobbiamo però rilevare subito — ed è cosa facile ad arguire, se si procede a un confronto coi precedenti anni — che il diagramma del lavoro intenso svolto dall'ENIT reca anche per il 1924 una linea sempre ascensionale, denotante un'attività crescente, diremmo quasi febbrile, che non conosce nè incertezza nè pause nè ostacoli, che si trasforma e si affina, anzi, attraverso il continuo ed oculato sviluppo.

Una rete sul mondo.

Dal nucleo centrale dell'ENIT — il cuore di questo grande organismo — si irradia per molteplici vie la febbre di attività sino agli organi periferici: gli Uffici di viaggi e turismo. In Italia — al 31 dicembre 1923 — questi erano saliti a 16: ad Abbazia, Bologna, Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Fiume, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Riva sul Garda, Roma, Sanremo, Torino, Trieste, Venezia. Ed all'estero se ne contavano 27: ad Alessandria, Barcellona, Basilea, Berlino, Bruxelles, Bucarest, Budapest, Buenos Aires, Cairo, Costantinopoli, Ginevra, Londra, Losanna, Lucerna, Lugano, Madrid, Monaco, New York, Nizza, Parigi, Rio de Janeiro, S. Gallo, S. Paolo, S. Sebastiano, Tunisi, Vienna, Zurigo. In corso d'istituzione v'erano quelli di Belgrado, Praga, Zagabria.

I detti Uffici — com'è noto — sono gestiti da un Consorzio formato dalle Ferrovie dello Stato, dalle più grandi Compagnie di Navigazione Italiane, dalle più solide Banche, da Camere di Commercio, Ministeri, Enti turistici fra cui il Touring Club Italiano; Consorzio nel quale è entrato l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, cui non è sfuggita la possibilità di una collaborazione fra esso e gli Uffici di viaggi e turismo e di una utile opera nel campo dell'assicurazione del viaggiatore. La rete di questi Uffici stringe vieppiù le proprie maglie attraverso le varie nazioni a mezzo delle Agenzie Corrispondenti dell'ENIT: 84 in Italia e Colonie e 53 all'estero (contro 50 in Italia e Colonie e 36 all'estero, alla fine del 1922).

L'attività degli Uffici viaggi e turismo si può desumere da alcuni dati: nel 1923 i detti Uffici hanno venduto in Italia 793.490 e all'estero 149.778 biglietti ferroviari italiani; un totale cioè di 943.268 biglietti con un aumento sul 1922 di 269.058.

Nel 1922, gli Uffici di viaggi e turismo avevano organizzato 102 comitive di stranieri desiderosi di visitare l'Italia; nel 1923, il numero di dette comitive è più che raddoppiato e il numero dei componenti da 4126 dell'anno precedente è salito a più di 10.000.

Il delicatissimo e complicato servizio dei viaggi *à forfait* isolati ha preso più largo piede ed è stata colmata una lacuna con la preordinazione di servizi prettamente turistici (escursioni nei dintorni delle città, visite a centri interessanti per il loro patrimonio artistico, affitto d'automobili, servizio di guide e d'interpreti). Infine, poichè — specie nei porti e nelle Stazioni si è sentita viva la necessità degli Uffici di assistenza al forestiero, — a quello già esistente al porto di Napoli se ne è aggiunto un altro alla Stazione Centrale; e a Genova e a Venezia altri ne sono stati impiantati e nel 1924 han cominciato a funzionare. (A tali Uffici è affidato esclusivamente il servizio di informazioni che in breve tempo ha preso, così, un largo sviluppo, adeguato all'importanza del movimento turistico che di anno in anno va sempre crescendo).

I rapporti fra i due Enti fondamentali del Consorzio (Ferrovie dello Stato ed ENIT) si sono ora consolidati con una nuova convenzione — conclusa dopo quella sperimentale dei primi tre anni di esercizio dell'ENIT — della durata di nove anni. Questa nuova convenzione — decorrente dal 1° gennaio 1924 — porta alcune innovazioni, quali: l'edizione di materiale di propaganda turistica d'intesa fra le due Amministrazioni; l'istituzione in comune di Uffici d'interpreti e di informazioni turistiche nelle stazioni di confine, nelle principali stazioni ferroviarie della rete e nei porti più importanti del Regno; la facoltà concessa all'ENIT di fornire i biglietti ferroviari italiani alle Agenzie private funzionanti all'estero, che saranno dall'Ente stesso ritenute idonee a favorire il

movimento dei viaggiatori verso l'Italia. Quest'ultima innovazione è stata imposta dalla necessità di evitare che la vendita dei biglietti delle Ferrovie Italiane dello Stato diventasse, all'estero, monopolio d'organismi turistici stranieri, con danno evidente della nostra dignità nazionale. Per l'esecuzione del nuovo incarico affidatogli dall'Amministrazione ferroviaria, l'ENIT ha già istituito in Firenze un proprio *Ufficio Centrale Biglietti*, che agisce con mezzi rapidi e con metodi moderni.

Propaganda con tutti i mezzi.

Il compito primo e fondamentale dell'ENIT è e rimane la propaganda; propaganda con opuscoli, fogli volanti, articoli pubblicati sui principali quotidiani del mondo; con lettere e circolari; con inserzioni a pagamento su giornali; con cartelli, fotografie, films; con esposizioni, conferenze, concerti d'indole popolare e folkloristica; con promuovere e fiancheggiare iniziative turistiche, artistiche, sportive; con tutte quelle provvidenze che tendono a facilitare ed intensificare il movimento turistico nel nostro Paese.

Il concetto informatore di questa propaganda è di far conoscere e di mettere in valore sempre maggiore quanto di bello, di prezioso ha l'Italia. E a questo concetto rispondono pienamente le pubblicazioni uscite finora e quelle che sono in preparazione. Nel 1922 l'ENIT fece stampare 8.844.000 pagine; nel 1923, il numero di queste è salito a ben 17.568.000. Sono guide, opuscoli, programmi, piante, cartelli artistici, articoli su giornali e Riviste, rubriche dedicate al turismo su quotidiani o settimanali. Fascicoli, riccamente illustrati da noti artisti, che l'ENIT lancia attraverso ogni paese in migliaia di copie, offrendo talvolta, spessissimo aderendo a richieste provenienti anche dalle più lontane nazioni; Compagnie di Navigazione, Ferroviarie, Consolati, Banche, Scuole, grandi alberghi, sono altrettanti sbocchi per la diffusione in grande stile di tutto questo materiale di propaganda, racchiuso in una veste tipografica attraente senza esser chiassosa, di un'eleganza sobria e improntata a signorile finezza. Al *Winter in Italy* del '22 si è aggiunto il *Summer in Italy*: entrambe ricche guide pratiche ai centri italiani di soggiorno estivo e invernale. Il *Billige Ferien in Italien* e l'*Inexpensive Holidays in Italy* spiega ai tedeschi ed agli inglesi l'opportunità anche economica di passare le vacanze in Italia. Un piccolo gioiello: *L'Arte in Italia* è stato destinato specialmente alle Scuole dell'estero per fiancheggiarvi l'insegnamento della storia dell'arte. Possiamo dir subito che nel 1924 n'è stata fatta una nuova edizione in inglese, francese e spagnuolo. *Les Lacs Italiens*, un opuscolo sulla *Ciociaria*, una *Guidina di Venezia* (nel 1923 è uscita in francese e nel 1924 anche in inglese, in ceco e in tedesco), una monografia aristocratica nella forma e nel contenuto sulla *Sicilia*, *Il Piemonte*, sono altre pubblicazioni uscite nel corso dell'anno che consideriamo. Ad esse va aggiunta la ristampa di parecchie altre, le cui precedenti edizioni erano esaurite: così *Les Hôtels d'Italie* hanno avuta una terza edizione — anche in inglese — accuratamente aggiornata: *I Santuari d'Italia* sono in ristampa per l'inizio dell'Anno Santo anche in francese e in spagnuolo. La *Pianta di Roma*, il *Calendario del Turista*, il *Calendario Venatorio*, le cartine ferroviarie, il programma del secondo *Viaggio d'Istruzione per Medici*, hanno avuto tutti una nuova grande tiratura. A fianco di tutta questa.... valanga di pubblicazioni stanno quelle — le guidine locali, ad esempio, delle «Pro Loco» — che sono uscite sotto la guida e secondo le indicazioni dell'ENIT e gli opuscoli, i «folder», i dépliants, editi dagli Uffici di viaggi e turismo. Data l'enorme richiesta che di tutte queste pubblicazioni vien fatta di continuo, se ne può dedurre che l'opera sapiente e geniale svolta dall'Ente in questo campo incontra sempre più in ogni paese un favore pieno ed incontrastato. E se ne può dedurre altresì la logica conseguenza che, proporzionalmente alla vastità dell'opera stessa, i risultati che se ne traggono sono sempre più grandi e più vantaggiosi per l'Italia.

Propaganda con ogni mezzo: abbiamo detto prima. Fra gli altri mezzi di cui si vale l'ENIT v'è il materiale fotografico. Nel corso del 1923, l'Ente ha arricchito enormemente il suo archivio fotografico, che deve soddisfare ogni giorno a molteplici richieste da ogni parte del mondo. Alle cure dell'ENIT è stata pure affidata la fornitura di fotografie alle Ferrovie dello Stato, per le vetture

di 1ª classe: si tratta di circa 16.000 fotografie con 1500 soggetti diversi. Le prime migliaia di tali fotografie sono già messe a posto. Ingrandimenti fotografici in ampie dimensioni, eseguiti con squisiti criteri di arte; cartelli illustrati dei più noti artisti; diapositive e films che accompagnano la parola di illustri conferenzieri italiani e stranieri, propagandisti disinteressati delle bellezze d'Italia, sono altrettanti mezzi di propaganda adottati dall'ENIT per i quali, nel 1923, esso si è arricchito di continuo di nuovo materiale.

Anche al di fuori della stampa, però, l'ENIT trova vie adatte per la sua opera di diffusione e chiarimento del concetto di turismo; opera che in Italia ha già valso a formare — sia nei dirigenti lo Stato, sia nella gran massa del pubblico — la coscienza sempre più profonda che il turismo e le industrie facenti capo ad esso rappresentano uno dei più cospicui e dignitosi cespiti di rendita per il Paese.

Gli accordi con le grandi organizzazioni, ufficiali e private, del turismo straniero — accordi condotti nel 1923 e conclusi ai primi del 1924; — l'opera di propaganda esercitata direttamente sulle grandi Società turistiche e sulle loro Agenzie all'estero; la dimostrazione pratica che dà l'ENIT che non v'è manifestazione alcuna artistica, sportiva, o anche industriale o commerciale, che non costituisca un mezzo adatto per lo sviluppo del turismo e delle relative industrie — e tale dimostrazione pratica l'ENIT l'ha data e prosegue a darla in ogni occasione con la sua collaborazione ampia a Esposizioni, Fiere, Mostre italiane ed estere (alle Fiere Campionarie di Milano, Padova, Napoli; alla Settimana Abruzzese, alla Mostra Fotografica di Torino, all'Esposizione mondiale di Rio de Janeiro, a quella Internazionale d'Igiene a Strasburgo, ai grandi Circuiti automobilistici, a Mostre d'arte, Crociere ecc.).

Preparare il Paese.

Ma, poichè le grandi correnti turistiche si sono ormai volte anche verso l'Italia, l'ENIT si è dato cura di preparare a queste correnti un ambiente che, già buono e adatto sotto vari aspetti del clima, delle bellezze naturali, delle comodità di vita e di alloggio, divenisse sempre più allettante. Ha voluto e vuole, cioè, completare i doni, di cui la Natura è stata prodiga col Paese nostro, con molteplici miglioramenti nei servizi attinenti all'industria del forestiero. Invitare gli altri in casa propria è ben fatto; ma bisogna che la dimora oltrechè piacevole di per sè, sia pienamente gradevole.

Informandosi a tale principio, l'ENIT ha suggerito modifiche, miglioramenti, semplificazioni nei servizi ferroviari, postali, stradali, automobilistici, e in quelli di frontiera. Ha dato consiglio, assistenza, talvolta anche contributi finanziari alle Associazioni «Pro Loco», stimolandone l'attività e correggendo gli errati criteri seguiti da alcune di esse. È intervenuto ancora ed in mille modi diversi nella questione della tassa di soggiorno (che nel 1923 diede un gettito di oltre 13 milioni e mezzo andati, purtroppo, quasi perduti nei vari bilanci comunali!) a favore delle stazioni di cura che traevano da essa — prima — i mezzi per le necessarie opere di miglioramento. Per queste stazioni — centri importanti del movimento turistico italiano — organizza ogni anno i *Viaggi d'Istruzione* per Medici (V.I.M.) che costituiscono un ottimo mezzo di propaganda per far note le virtù del patrimonio idrominerale d'Italia. Nè sono da trascurare i viaggi organizzati per comitive di operai e l'assistenza concessa a congressi, specialmente internazionali, a viaggi di istruzione per studenti e studiosi, a commissioni di commercianti, ecc. L'ENIT ha dato anche un maggior impulso alle *Scuole pratiche per Albergatori,* ove si forma e si addestra ai più moderni concetti dell'industria alberghiera un personale adatto a questa specialissima industria; e per il maggior sviluppo di essa, ha contemporaneamente condotto indagini accurate e laboriose, che avranno un pratico effetto per l'attuazione dei mezzi più idonei a tracciare a tale industria un avvenire sempre migliore. Oltre alle Scuole di Roma e di Bagni di Montecatini, funzionano ora anche quelle di Torino e di Milano; quest'ultima anche sotto la direzione del T. C. I. Ed ha continuato a sovvenzionare — l'ENIT — la *Scuola di lingue straniere,* esistente a Milano, per *ferrovieri addetti alle linee di frontiera.*

Naturalmente, per avere delle precise direttive nello svolgimento di tutto questo lavoro e perchè esso possa portare a più rapidi e preziosi risultati, l'ENIT ha dovu-

to attendere — nel contempo — alla continuazione dell'acuto e intenso lavoro di raccolta di dati statistici, già profittevolmente condotto nei decorsi anni e che portò ad interessanti conclusioni per quanto concerne l'apporto di oro al bilancio turistico dello Stato. Questo continuo aumento nelle entrate di tale bilancio è dovuto al progressivo maggior afflusso di forestieri nel nostro Paese: dalle statistiche dell'ENIT si rileva che, di fronte a 570.000 turisti venuti in Italia nel 1922, il 1923 ne ha visti passare circa 700.000: con un aumento cioè del 23 %; ed è anche questa una prova lampante, indiscutibile della bontà dei mezzi adottati dall'ENIT pel raggiungimento della sua mèta.

Uno sguardo al bilancio.

Questo edificio, su cui noi abbiamo gettato uno sguardo delineandone le linee principali — chè occorrerebbe troppo tempo e troppo spazio per scrutarne ogni più minuto particolare: e a ciò le *Vie d'Italia,* dedicano sovente e volentieri le loro pagine, poichè, data la perfetta concordia d'intenti che guida le due massime istituzioni turistiche italiane nell'espletazione del loro programma, l'ENIT ha in questa *Rivista* il suo organo ufficiale, a mezzo del quale può illustrare le proprie singole iniziative e farle conoscere all'immensa schiera dei fedeli, italiani e non italiani, della *Rivista* stessa, — questo edificio, dicevamo, ha assorbito notevoli somme che dimostrano — come si legge nella Relazione dell'ENIT — la continua linea ascensionale seguita dalla multiforme e proficua attività dell'Ente stesso.

Il maggior cespite d'entrata dell'ENIT era stato, nel 1922, il gettito della Tassa turistica che aveva dato L. 1.596.124,01. Nel 1923, detta tassa fruttò soltanto L. 532.766,39, perchè — a metà dell'anno circa — essa venne abolita. Fu allora un periodo d'incertezza: quasi subentrava a questa il timore di una completa paralisi di tutte le attività spiegate dall'Ente. Lo Stato — conscio di quanto esso aveva fatto, apprezzando questo « già fatto » e quanto aveva in animo di fare, intervenne: e stanziò — in luogo dell'abolita tassa predetta — un aumento del suo contributo da gravare sul bilancio del Ministero dell'Economia Nazionale.

Malgrado ciò, le entrate dell'ENIT segnavano sempre una forte diminuzione. Ma non è stato questo un intralcio alla esplicazione della sua opera: anzi, questa si è egualmente amplificata nel 1923, vincendo incertezze e timori; ed ha continuato a svolgersi anche nel 1924 in perfetta tranquillità.

L'energia, la costanza, la sagacia e, più di tutto, la fede degli uomini che presiedono a quest'opera — che ha un unico scopo, fatto principalmente, anzi essenzialmente di italianità, poichè tende soltanto a valorizzare il Paese nostro e farne fruttificare bellezze naturali e industrie, arti e commercio; poichè non ha in programma che un avvenire più splendido per questa nostra Italia troppo a lungo obliata o tenuta in disparte, mentre si addice ad essa ben altra parte che non quella di Cenerentola — quest'energia, questa sagacia, questa fede hanno potuto prevalere sulle difficoltà finanziarie.

Ma occorre che alla forza morale dell'Ente sia abbinata una forza materiale sempre più adeguata alla molteplicità delle sue manifestazioni. Esso non poteva fare di più di quanto ha fatto finora. E tale considerazione ha fondate basi, se si ricorda, ad esempio, che l'*Office National du Tourisme* in Francia dispone di mezzi finanziari — assegnati ad esso dal Governo francese — tre o quattro volte superiori a quelli di cui dispone l'ENIT e che quello potrebbe esplicare, perciò, una propaganda molto più vasta e attuare iniziative ben più importanti di quelle dell'ENIT. I paragoni — si sa — sono sempre odiosi. Ma — se per una volta tanto vogliamo farne uno, a mo' di conclusione, — dobbiamo dire, con la piena coscienza di affermare una pura e semplice verità spoglia di ogni adulazione, che — proporzionatamente ai mezzi — è più da ammirare la magnifica e multiforme attività dell'ENIT di fronte a quella spiegata da altri consimili Enti stranieri. E certamente per questo la sua organizzazione è studiata da alcune Nazioni estere per attuarne i sistemi delle sue molteplici forme di attività tutte organicamente connesse fra di loro.

Non per adulazione — lo ripetiamo — si rileva ciò.

Ma perchè — specialmente da parte dello Stato e del Paese — questa attività così efficace dell'ENIT sia giustamente valutata e perchè sia facilitato ad esso, con ogni mezzo, il cammino verso la meta.

MAURIZIO ROSSARO.

LE GROTTE DI GUERRA

La pubblicazione originalissima sulle Grotte di guerra nei ghiacciai alpini fatta da Le Vie d'Italia (1), *destò un interesse grandissimo e rimarrà indimenticata. Le gallerie scavate allora dai nostri soldati e dagli austriaci hanno ormai cessato di esistere, ma dureranno invece la documentazione curiosa e l'iconografia edite da noi.*

Oggi possiamo offrire ai Soci del Touring una preziosa illustrazione, per così dire parallela, di altre « grotte di guerra », cioè delle cavità naturali in roccia adattate dall'uomo ingegnosamente per usi militari.

I due articoli in cui il Col. Italo Gariboldi svolge l'argomento pieno di mistero e lo presenta col sussidio di sue bellissime fotografie che vedono qui per la prima volta la luce in preziosa collezione, desteranno grande curiosità e meraviglia. Sono, com'esso dice, « appunti e impressioni », ma sufficienti per rivelare con dati precisi e con accurati disegni la importanza enorme che nel gran duello ebbero i ricoveri sotterranei. L'argomento è magistralmente toccato e ne siamo grati al paziente ricercatore, che con insistenti peregrinazioni ha saputo ritrovare nelle uniformi petraie del Carso le buche disperse, ormai nascoste dai rovi, ostruite dalle rovine.

Questo studio originale, che ha valore di registrazione storica, potrebbe certo dar luogo a svolgimento ulteriore, perchè ogni grotta che servì da caserma, da ospedaletto, da deposito di munizioni, da osservatorio, a difesa di combattenti e di artiglierie ha una storia drammatica o tragica. Di una è noto l'incendio, che distrusse le scale di legno e bruciò orrendamente nelle fiamme o soffocò nella angoscia dell'asfissia trecento nostri giovani soldati. Basta ricordare questo strazio raccapricciante per dare un'espressione dolorosa ed epica ad ogni riga di questo scritto, un significato di consacrazione patriottica ad ogni suo disegno.

I.

Lo sviluppo che ha preso su questa *Rivista* la trattazione della speleologia è tale e così simpaticamente accolto, sia per la forma opportuna scelta volta a volta sia per l'interesse che realmente suscita l'argomento, da decidermi a cooperarvi, accennando brevemente ad una speciale categoria di cavità carsiche, la caratteristica delle quali non deriva da singolari fenomeni naturali, bensì dal lavoro dell'uomo, dallo sfruttamento che esso ne ha saputo fare durante la guerra.

1036 - GROTTA RICOVERO DI UNA BATTERIA, CON OSSERVATORIO VICINO.
I pezzi erano postati lateralmente: comando e personale al sicuro nell'interno.

Non vuole essere questo nè uno studio tecnico nè una trattazione completa ed ordinata dell'argomento, che per la sua importanza e suggestione porterebbe a dimensioni esorbitanti dal carattere dell'articolo, ma solamente una serie di appunti ed impressioni buttati giù, così come mi sono venuti in mente, ricordando le diverse visite fatte sul Carso e sull'Isonzo ai luoghi dove più infuriò la guerra.

(1) Dott. GUIDO BERTARELLI: « Le gallerie di guerra nei Ghiacciai dell'Ortler » - *Vie d'Italia* del luglio 1923.

Le grotte, difesa già nella preistoria.

Che le caverne naturali abbiano servito fin dalle prime età all'uomo come dimora, e conseguentemente anche come difesa, è provato e noto. Bastano i resti preistorici trovati in molte di esse a classificarle fra le prime dimore dell'uomo, ed avanzi di caratteristiche costruzioni, specie agli ingressi, testimoniano come esso vi si fosse assicurato contro insidie ed attacchi. Ed era naturale: luogo più tranquillo e più sicuro era allora difficile trovare ed era istintivo aumentarne l'efficienza contro minacce, rafforzandole.

101 - GROTTA DEL PECINCA.
Sopra a sinistra: Uscita; forse vi si affacciava un riflettore elettrico. - *Sopra a destra:* Altra uscita in alto con scala in cemento. - *Sotto:* Entrata in basso con difese laterali.

È pure noto e provato come le grotte ab-

biano servito anche in età posteriori a scopo di difesa e di protezione; basti, fra tanti esempi, citare la grotta di Lueg nella conca di Postumia, che servì di rifugio al Lueger, il quale vi sostenne allegramente lungo e vano assedio, cedendo solo al tradimento; la grotta d'Ospo, validamente sistemata a difesa contro i Turchi; quella presso Matteria ed altra in Valle Branizza (affluente del Vippacco) capaci e sicuri rifugi della popolazione viciniore durante invasioni e razzie per sfuggire alla morte ed alla preda.

436 - FESSURA DI SEGETI.
Caverna austriaca catturata da noi, facendovi prigioniero un generale che vi aveva il posto di comando.

Le cavità del Carso nella grande guerra.

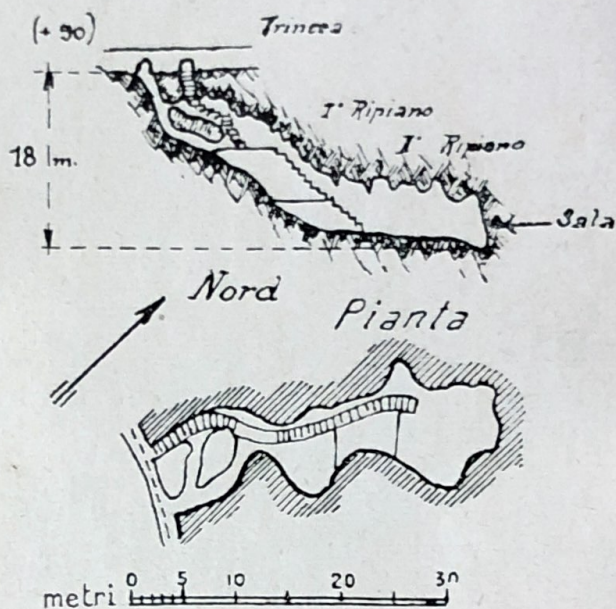
Non è quindi nuovo lo sfruttamento delle cavità naturali per operazioni di guerra combattuta sul Carso, terreno tipico per ogni sorta di queste cavità naturali (guerra in cui, per la speciale fisonomia assunta, era costante preoccupazione *il coprirsi,* per evitare o almeno diminuire le offese nemiche, e dove si cercava con ogni mezzo di scavare, di crearsi un riparo); era naturale perciò che le cavità carsiche, di qualunque genere e dimensione, fossero ricercate con cura costante e largamente sfruttate.

Costituivano per chi le possedeva, un vantaggio non indifferente, sia come risparmio di lavoro, sia come maggior capacità e miglior sfruttamento in confronto di quelle faticosamente scavate a forza di braccia e di mine.

450 - CAVERNA DELL'ORCO.
Adattata dagli Austriaci, sfruttata da noi. Ampio vano a ripiani sistemati ad alloggio. Attualmente serve da cantina agli abitanti vicini.

Anche sotto questo aspetto il Carso ci fu ostile ed i vantaggi delle sue grotte poterono essere sfruttati in misura enormemente superiore dal nemico. Noi abbiamo dovuto costruircele o strapparle all'avversario, che invece ne aveva una infinità a sua disposizione e ne seppe approfittare molto bene sfruttandone le singolari caratteristiche, adattandole opportunamente a scopi diversi ed ottenendone rafforzamento del terreno e protezione

sicura di forze e mezzi. Questo contribuisce a spiegare la sua accanita resistenza.

L'Austria aveva creato una speciale organizzazione per la ricerca e lo studio delle cavità naturali nella zona di guerra. Questa, cercava, studiava, proponeva lo sfruttamento più opportuno; poi intervenivanc le truppe tecniche o i prigionieri, per eseguire i lavori di adattamento e le grotte, gli antri, le caverne, i pozzi, i baratri, gli abissi bui, umidi, paurosi ed incombenti, si rischiaravano, rintronavano di colpi, di scoppi di mine, delle più svariate favelle ed in breve tempo, dopo stragi di millenari formazioni stalattitiche ed invasione di cemento, ferro e legname, si trasformavano in comodi alloggi, sicuri depositi, posti di comando, ricovero di centrali elettriche (n. 1036, pag. 1297) (1) e telefoniche, officine, posti di medicazione o

1063 - CAVERNA VERGINE.
Trovata da noi casualmente mentre si scavava una trincea sopra Monfalcone e adattata per ricovero. L'ingresso sbocca in trincea con un portale elegante sormontato da artistico fregio e, come si vede nella pianta e nella sezione, conduce con scale ai due ripiani in cui fu divisa la grotta, adattandovi lo spazio per una intiera compagnia.

Fifhaus, come li chiamavano i soldati, dove i nervi si stendevano, il riposo era ristoratore e redditizio, il lavoro tranquillo e comodo come se si fosse a parecchi chilometri anzichè a pochi ettometri dalla prima linea.

Gli adattamenti bellici.

Dal racconto di superstiti, dall'esame di documenti e pubblicazioni di dopoguerra, da numerosi sopraluoghi mi sono potuto convincere della complessità del lavoro compiu-

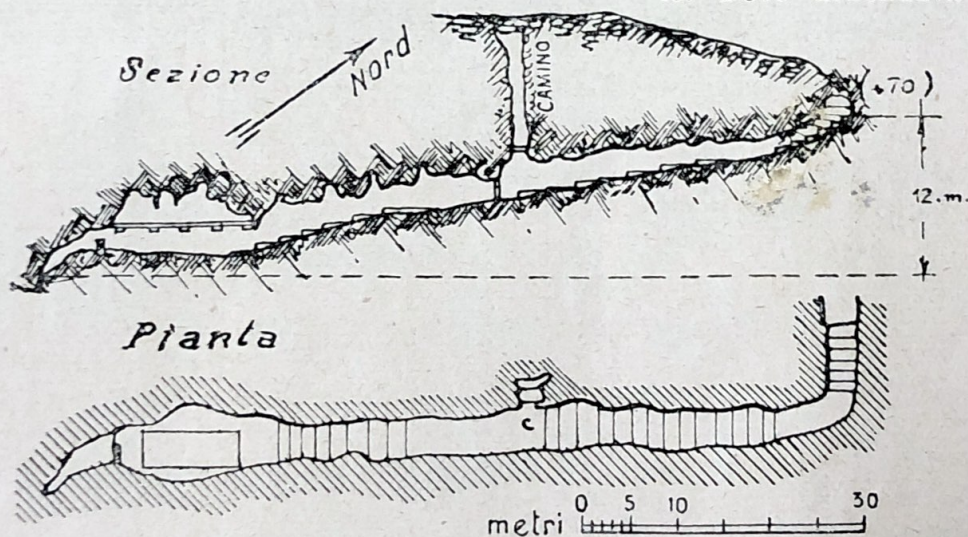
(1) La numerazione delle grotte qui notata corrisponde a quella del catalogo generale che si sta compilando.

to, del rendimento ottenuto e del vivo interesse che esso può destare.

I piani e le fotografie qui unite, che si riferiscono ad una minima parte delle cavità esistenti e sfruttate, mostrano e illustrano, meglio delle poche, riassuntive ed aride mie parole, quanto è stato fatto.

Gli adattamenti, oltre che tendere a rendere possibile e comodo lo sfruttamento a seconda degli scopi ai quali la cavità era destinata, si ripromettevano anche, e forse prima di tutto, di eliminare i pericoli inerenti a tali accidentalità topografiche. Perchè insieme con tutti i vantaggi, le cavità naturali hanno, così come sono generalmente foggiate dalla natura, anche pericoli e gravi.

Il presentare sicuro ricovero, molteplicità di antri e nascondigli invitanti, bene e facilmente mascherabili, non è adatto ad ottenere che tutti, ad un solo cenno, lascino entusiasti il loro posto sicuro per lanciarsi nell' inferno acceso di fuori; l'unico ingresso che le cavità generalmente presentano può facilmente essere bloccato, o col fuoco o materialmente dal nemico, e il ricovero allora si trasforma in trappola. Casi tipici dell'uno e dell'altro inconveniente si sa essere avvenuti con le conseguenze che è facile immaginare.

Si provvide, con abbondante illuminazione elettrica, come è provato dai numerosi resti di grandi impianti ancora visibili; si aumentarono artificialmente gli ingressi in proporzione crescente a mano a mano si andava avvicinandosi alla prima linea. Ma vi era dell' altro. L'aerazione era talvolta deficiente, e si aprirono fori appositi, sagomati a ventilatori. L'ingresso era a pozzo o di difficile sbarramento, o rivolto verso il nemico in modo da essere facilmente imboccato, e lo si trasformò in sfiatatoio, sostituendolo con un ingresso obliquo artificiale (n. 1036, pagina 1297) (1). Altrove si chiuse un ingresso pericoloso o maldisposto per aprirne altri; la presenza del vano naturale era di tale vantaggio che valeva la pena di affrontare lavori sussidiari anche notevoli per sfruttarlo. Dove abbondava

1064 - CAVERNA GEN. RICORDI

Adattata da noi ad alloggio di Comando. Vi stette per qualche tempo il Gen. Ricordi, poi morto lì presso. Il fondo venne spianato; vi sono due piani utilizzati per alloggio, con luce elettrica e telefono. Sbocca in trincea. A un terzo di lunghezza vi è un pozzo verticale usato per ventilazione.

(1) In quella figura si vedono in basso della sezione un ingresso a gomito sicuro dai tiri, un secondo passaggio naturale pure sicuro perchè, come si vede nella pianta, tortuoso e superiormente un terzo diritto, artificiale, difeso. Verticalmente si eleva il pozzo che funziona per la ventilazione.

lo stillicidio, si incanalarono le acque riparandosi dalla pioggia con tetti interni di eternite o di cartone catramato. Pareti o vôlte troppo deboli si rafforzarono con gettate di calcestruzzo.

Insomma una serie di circostanze sfavorevoli obbligò a studi e provvedimenti e ripieghi adattati caso per caso alle svariatissime esigenze e possibilità locali. La genialità del nostro soldato seppe poi a mano a mano che progrediva nella petraia carsica trionfare di ogni difficoltà e volgere tutto a proprio vantaggio.

1064 - Le scale della **CAVERNA GEN. RICORDI** hanno aspetto quasi monumentale. (v. pag. precedente).

Interni sorprendenti e protettori.

La curiosità del visitatore è però maggiormente attratta dall'adattamento interno col quale vennero raggiunti risultati sorprendenti. Da cavità di modestissime proporzioni si sono saputi ottenere ricoveri per interi battaglioni con ogni comodità, letti, illuminazione, acqua potabile, cucine, alloggetti separati per ufficiali, centralini telefonici, ecc., vere casermette dove nulla mancava e dove ogni operazione poteva essere eseguita al coperto e tranquillamente, mentre l'odiato avversario (eravamo noi!) tambureggiava implacabile con ogni sorta di artiglierie per disorganizzare e schiantare la resistenza.

Forse c'era un po' di umidità eccessiva, ma fra questa e il caldo di fuori la scelta non era difficile. Meglio un reuma, che il bacio troppo ardente dei nostri proietti. E chissà come se la ridevano là sotto! E quante ce ne avranno dette, specie all'arrivo dei *marmittoni,* dei quali il rombo ed un tremolio come di terremoto doveva certo essere avvertito. Di tanto in tanto però il frizzo, l'ingiuria, gli improperi devono essersi gelati in gola per muta sorpresa. La grotta bloccata! I nostri l'avevano sorpassata! Non c'era che fare: o arrendersi, o rimaner tappati dentro e, insistendo, dover fare i conti con metodi tanto persuasivi da non ammettere alternative.

Caserme e comandi. Scalinate, ascensori, luce, acqua... e tappezzerie.

Le cavità venivano organizzate a seconda della loro struttura generale. Talora a piani multipli sostenuti da una intelaiatura di robusti pilastri in cemento armato (n. 465-463) allacciati da spesse putrelle o forti travi incastrate nella roccia delle pareti; in ogni piano cuccette allineate e sovrapposte in diversi ordini; ampie e sicure scale di comunicazione, ripiani, piccoli ascensori: la carena di una nave.

Oppure la forma originale meglio si prestava alla organizzazione a ripiani contigui, scalinati (n. 783-414), o ad un solo piano, livellando il fondo ed adattandolo qua e là disordinatamente per sfruttare più e meglio che era possibile lo spazio (n. 441). Anche qui pilastretti in cemento o legno sostenevano diversi ordini di tavolati. Anche qui, come in tutte, largo uso di luce elettrica, acqua potabile derivata dall'acquedotto del Carso costruito durante la guerra e condotta con tubazioni nell'interno a lavatoi in cemento, (vedi ancora n. 783), cucine, ecc. ecc. Tutti

465 - GROTTA DI NOVELLO (GROTTA LUIGI).

Grandioso, impressionante ricovero capace di alloggiare circa 1000 uomini comodamente. Si considerino bene le quote della sezione e della pianta. All'imbocco naturale si sono sostituite due lunghe gallerie con gradinate in cemento. Le altre scale sono in legno. Tra gli 11 e i 23 metri di profondità si crearono con pilastri di cemento armato e grosse travi di ferro con ripiani di legno i pavimenti su cui furono costruite a piani sovrapposti le cuccette per 1000 uomini. Nella pianta si vede il piano superiore, gli altri erano analoghi. Naturalmente vi erano tutti i servizi accessori. Dopo l'incendio di tutto l'impianto ciò che rimane ora è ritratto dalla nostra fotografia nella pag. seguente. Dalle cuccette alla quota —20 si discende a quella —90 per piani inclinati e per scale. Anche questa parte più profonda, pure ritratta dalla fotografia alla pag. seguente, era utilizzata per alloggi.

i propri comodi, compresi i W. C. per gli ufficiali e per la truppa. Tutto si doveva fare dentro: pericoloso sporgersi.

I posti di comando, oltre a sicurezza e comodità, avevano anche una certa pretesa artistica e delle raffinatezze di lusso che direi esagerate, e talvolta imprudenti. Scale ampie, multiple (vedi n. 1041), ingressi lisciati, qualche ornamento tendente all'artistico, tipo « kolossal »; nell'interno (vedi 1035), stanzette complete con pareti ben cementate, lisce, civettuole, a fiorami od addirittura con

465 - Stato attuale della parte superiore e della inferiore della GROTTA DI NOVELLO (Grotta Luigi). V. pag. precedente.

spaziava su largo settore. Par di vederlo, lì dietro, un truce comandante o il suo capo di stato maggiore, seduto comodamente con la pipa tirolese in bocca e, perchè no, un capace «stivale» di Pilsen a portata, osservare le nostre trincee con un misto di ironia e di disprezzo e ridersene... del tempo cattivo!

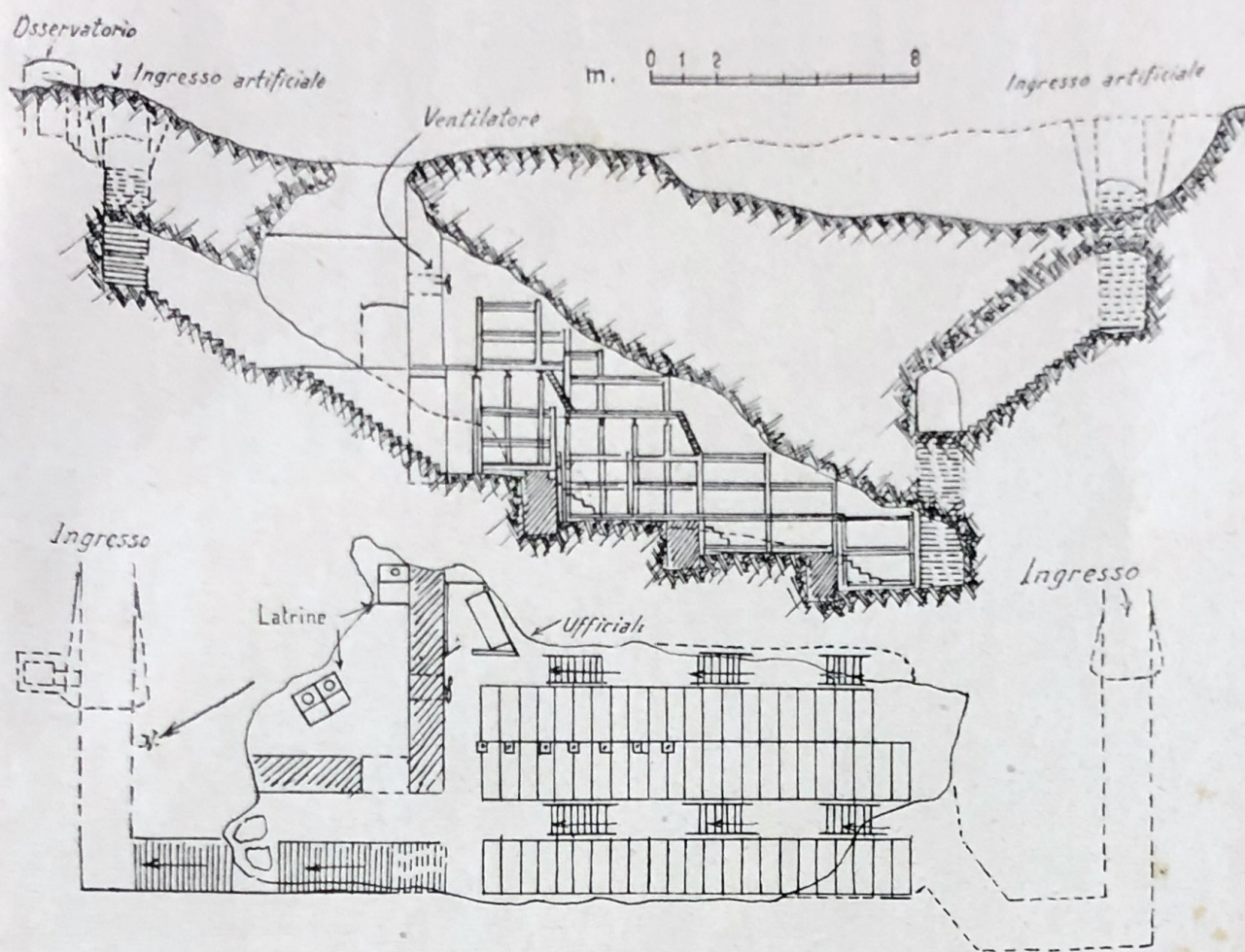
Posti di medicazione, depositi di munizioni. I pericoli attuali.

Altre cavità sono state adattate a *posti di medicazione* (n. 1065, v. pag. seguente), divise in vari ambienti organizzati per la visita, la prima medicazione, la sosta temporanea dei feriti. Si riconoscono ancora dai pochi avanzi, in mezzo ai rottami, i diversi usi dei vari scomparti.

Quelle adibite a deposito di munizioni hanno richiesto, oltre all'adattamento interno, anche una conveniente sistemazione esterna per facilitare l'accesso dei carichi. In una (n. 473) si era progettato di farla addirittura attraversare dalla *Decauville*. I lavori erano già a buon punto; ambienti interni adattati (si erano riunite tre cavità naturali vicine); ingresso ed uscita opportunamente sagomati e protetti; la vôlta irrobustita. Il piano stradale ultimato, si staccava dalla linea principale proveniente da Dottogliano e scendendo gradatamente entrava in trincea intagliata a picco nella roccia, profonda fino più di 4 m., attraversava la caverna e ne usciva dall'altra parte, dove su un largo piazzale i vagoncini potevano con ampia curva girare e tornare indietro.

tappezzeria di carta; stufe di lusso, comodo mobilio (lo si arguisce da qualche piccolo avanzo); ed anche qui, naturalmente, acqua, luce ed un'infinità di fili telefonici. In generale, vicino ed in sicura comunicazione, un osservatorio, anch'esso ben mascherato e protetto, dal quale, con tranquillità, l'occhio

Tutto era predisposto e si stava per iniziare il servizio regolare, quando a quei rompiscatole di italiani salta in testa di avan-

Osservatorio
Ingresso artificiale
m. 0 1 2 8
Ventilatore
Ingresso artificiale
Ingresso
Latrine
Ufficiali
Ingresso

463 - CAVERNA DELLE SALSICCE.

Adattata per ricovero di 250 uomini. L'entrata naturale venne chiusa e si scavarono due ingressi artificiali, con corrispondenti gallerie e scale in cemento. Presso un ingresso, un osservatorio; l'interno con pilastri di cemento armato e ripiani fu adattato a cuccette con tutti i servizi accessori: luce elettrica, telefono, latrine, ventilazione artificiale, alloggi speciali per gli ufficiali.

zare. Non c'è rimedio, sono testoni e bisogna lasciarli fare. Ma allora il deposito di munizioni riesce troppo avanzato. Pazienza, servirà per ricovero di truppa. Ed al posto dei 305 vi andò invece a russare tranquillo qualche bosniaco di ritorno dalla trincea o a tendere, poco allegro, l'orecchio qualche altro che in trincea doveva andare.

Anche un'altra grotta vicina (n. 471) preparata con sontuoso piazzale e scalinata civettuola in pietra, probabilmente per alloggio di un comando, ha cambiato per la stessa ragione ufficio e si è vista anch'essa riempire di soldati.

Colonnello ITALO GARIBOLDI.

(la fine al prossimo numero)

LE INIZIATIVE DELL'ENIT: NORD-SUD

Tra i medici italiani si sono resi rapidamente popolari i V. I. M., sigla dei *Viaggi d'Istruzione per Medici alle Stazioni Termali d'Italia*, organizzati dall'ENIT nel 1922 e seguitisi con crescente successo nel 1923 e 1924, dei quali abbiamo più volte parlato su queste colonne.

Ai V. I. M. si è ora aggiunto il NORD-SUD, *Viaggio di studio alle principali Stazioni Termali Italiane*, pure organizzato dall'ENIT e particolarmente riservato ai medici stranieri. La doppia iniziativa è stata ispirata al concetto che per la valorizzazione dei nostri luoghi di cura convenga anzitutto rivolgersi ai medici, in quanto è da essi principalmente, dalla loro conoscenza diretta delle località e dei mezzi di terapia idrominerale di cui disponiamo, che possono esservi avviate le clientele dei sofferenti, determinandovi quella frequentazione senza la quale non possono prosperare.

Taluno potrà chiedere perchè l'ENIT abbia stabilito dei viaggi distinti per medici italiani e per medici stranieri. Il perchè è molto semplice: conviene che il medico italiano conosca tutte le nostre stazioni di cura, grandi e piccine, almeno quelle che guadagnano ad essere conosciute. Poichè in tal guisa saprà scegliere e consigliare a seconda della convenienza, anche economica, dei propri malati, i quali possono appartenere alle più differenti classi sociali.

Chi invece può recarsi dall'estero in Italia per fare una cura è generalmente persona assai agiata o ricca; difficilmente quindi si adatterebbe ai soggiorni più modesti e semplici, ma preferisce ricorrere alle località che — sebbene più costose — presentano la somma maggiore di comodità e di attrazioni. Sono queste, adunque, che principalmente interessano al medico straniero, e sono queste che l'ENIT ha incluso nel *Nord-Sud*, all'intento di realizzare una propaganda pratica e positiva. Forse non sono tutte, forse altre potranno aggiungersi nei viaggi venturi, anche di quelle che con i loro progressivi miglioramenti — come è da augurarsi — si metteranno in grado di poter degnamente figurare assieme alle consorelle per un largo concorso cosmopolita.

Il primo *Nord-Sud* ha avuto luogo quest'anno dal 18 settembre al 3 ottobre con la visita alle seguenti stazioni idrominerali: Acqui, San Pellegrino, Levico, Vetriolo, Roncegno, Salsomaggiore, Bagni di Montecatini, Monsummano, Chianciano, Fiuggi, Agnano.

Nella numerosa comitiva dei medici partecipanti al viaggio — oltre cinquanta persone — divisa in gruppi di lingua italiana, francese, inglese e tedesca, erano rappresentati il Belgio, la Francia, l'Olanda, la Germania, la Svizzera, l'Inghilterra, la Danimarca, la Svezia, la Finlandia, la Polonia, l'Ungheria, e v'erano pure alcuni medici italiani.

La preparazione del viaggio era stata fatta di lunga mano dall'ENIT con ogni maggiore accuratezza, sia per la parte scientifica che per la parte logistica, con la collaborazione veramente efficace e cordiale delle località visitate. Ovunque, infatti, furono messi a disposizione degli ospiti i migliori alberghi ed ovunque erano stati predisposti trattamenti veramente sontuosi che, insieme alle accoglienze entusiastiche prodigate in ogni località, resero eccezionalmente attraente e gradevole il soggiorno ai numerosi ospiti.

Il viaggio si svolse in uno splendido treno speciale di vetture di prima classe, con orari comodissimi, concesso dalle Ferrovie dello Stato, le quali — consce della grande importanza propagandistica presentata per il Paese dall'iniziativa dell'ENIT — circondarono d'ogni attenzione la veloce marcia della casa viaggiante del *Nord-Sud*.

Altrettanto va detto della Gestione governativa delle Ferrovie Vicinali, che pure allestirono un comodissimo treno speciale per il percorso Roma-Fiuggi e Fiuggi-Frosinone.

In ogni località, le visite erano precedute da una conferenza medica, detta in italiano da una personalità medica del luogo. L'ENIT però aveva fatto tradurre e stampare le conferenze in francese, inglese e tedesco, onde i medici poterono seguire l'esposizione sul testo nella rispettiva lingua. Questo sistema si addimostrò assai pratico e rispondente allo scopo.

Ad Acqui tenne la conferenza il dott. *R. De Alessandri*, a Levico il dott. *A. Gazzo*,

letti, a Roncegno il prof. *G. Viola*, a Salsomaggiore il prof. *L. Zoia*, a Montecatini il sen. prof. *G. B. Queirolo*, a Chianciano il prof. *V. Ascoli*, a Fiuggi il dott. *E. Di Tommasi*. A San Pellegrino fu distribuita la conferenza del prof. *L. Devoto*, impedito ad intervenire.

Nelle varie stazioni le visite furono fatte con la guida dei sanitari degli stabilimenti, coadiuvati dai medici interpreti per le diverse lingue addetti al *Nord-Sud*.

La parte istruttiva — scopo fondamentale del viaggio — riuscì quindi perfetta e completa in ogni dettaglio.

Le impressioni dei partecipanti al *Nord-Sud?* Conviene dire subito che esse superarono ogni aspettativa, ed in ciò risiede l'immenso valore propagandistico ottenuto da questa iniziativa dell'ENIT, da cui siamo in diritto d'attenderci i migliori frutti.

Nessuno degli intervenuti conosceva le stazioni termali visitate, alcune di queste anzi erano loro ignote anche di nome, e delle poche note essi non avevano per lo più che informazioni vaghe.

Tale è la nuda verità; nè vale il discutere se ciò sia per colpa nostra o altrui. Del resto, possiamo noi far carico di simile ignoranza a professionisti sia pure di primo ordine — chè tali costituivano la quasi totalità dei partecipanti al *Nord-Sud* — provenienti da ogni parte d'Europa, se dei 150 medici italiani, anch'essi ottimi professionisti, che seguirono il primo V. I. M., oltre un centinaio non avevano mai veduto nè Montecatini nè Salsomaggiore? e non diciamo delle altre località visitate in quello e nei due viaggi successivi...

Non recriminazioni oziose, quindi, ma dalla constatazione del fatto, il proposito di ovviarvi con tutte le nostre forze.

Fu perciò il *Nord-Sud* un seguito di *rivelazioni* — è la parola — per coloro che vi presero parte.

Ad Acqui, ridente fra i colli ubertosi del Monferrato, i fanghi e le loro applicazioni, forma di terapia prettamente italiana, ben superiore ai *bains de boue* o *Schlammbäder* così diffusi all'estero. A San Pellegrino, le cure di bevanda tanto benefiche negli stati uricemici, i grandiosi impianti d'imbottigliamento, la mirabile cornice paesistica, l'ambiente improntato a lussuoso *comfort*. A Levico le cure arsenicali famose, le comodità del soggiorno, con Vetriolo, che vi aggiunge i benefici del clima alpestre. A Roncegno, le acque ricchissime d'arsenico, lo stabilimento moderno fra due alberghi di grande signorilità, circondato da meravigliosi parchi e giardini. A Salsomaggiore l'insuperata, fastosa grandiosità dello Stabilimento *Berzieri* — le più belle Terme del mondo — i molteplici mezzi di cura con acque prodigiose, la brillante mondanità cosmopolita. A Montecatini, regina delle città d'acque italiane, la gamma veramente unica delle acque minerali ed il loro eccezionale valore terapeutico, la perfezione dei molteplici stabilimenti di cura, la magnificenza dei parchi e giardini, i numerosi eleganti alberghi, le attrazioni svariate, i perfetti laboratori per l'imbottigliamento delle acque e la preparazione dei sali. A Monsummano le grotte sudatorie e particolarmente la grandiosità della celebrata Grotta Giusti. A Chianciano la rigorosa specializzazione della terapia idrominerale imperniata sulla cura della colelitiasi, l'ambiente pittoresco e confortabile. A Fiuggi la qualità dell'acqua minerale — che non ha riscontro con altre — e il suo spiccato potere terapeutico, la perfezione tecnica delle opere di presa e dell'imbottigliamento, il soggiorno attraente per la bellezza del paesaggio e per il *comfort* degno, in alcuni alberghi, delle più esigenti clientele. Ad Agnano, la eccezionale ricchezza idrologica della plaga, i numerosi mezzi di cura negli eleganti stabilimenti.

Sono questi alcuni degli elementi che fissarono l'attenzione dei visitatori ove essi passarono e diedero loro la visione di un mondo crenoterapico sconosciuto prima, la visione d'una collana di città d'acque che nulla hanno ad invidiare ad altre ben più note dell'estero, ed alle quali anzi — parecchi tennero ad affermarlo — sono nettamente superiori sotto ogni riguardo.

Chi, come noi, ha seguito tappa a tappa il *Nord-Sud* ed ha potuto cogliere questo continuo succedersi di sensazioni improntate a schietta sorpresa e meraviglia, che venivano espresse nelle forme più colorite di linguaggio, non può non constatare con profonda soddisfazione quanto bene abbia fatto al Paese questo viaggio di persone colte, desiderose null'altro che di vedere, di conoscere, d'imparare, le quali recano seco, tornando ai propri paesi, una somma di

nozioni veramente imponente sulle stazioni idrominerali italiane, tratte dallo studio e dall'osservazione diretta.

Come già dicemmo le visite furono rallegrate dalle accoglienze più festose, cordiali ed entusiastiche. Ovunque la bella ospitalità italiana superò sè stessa e le sue tradizioni; ovunque furono prodigate agli ospiti le più larghe ed affettuose cortesie, le attenzioni più squisite e premurose, in una atmosfera di simpatia che destò in essi — senza distinzione di nazionalità — la più viva gioia e riconoscenza.

Amiamo ricordare, a questo proposito, il ricevimento alla Sede del *Touring*, in Milano, all'inizio del viaggio, ove gli ospiti, salutati cordialmente dal Presidente, furono da esso guidati alla visita dei vari servizi ed uffici, dalla quale uscirono ammirati. Il solenne ricevimento in Campidoglio, a Roma, ove i medici furono accompagnati dal Presidente dell'ENIT, senatore Rava, e furono fatti segno alle più liete accoglienze da parte dell'Amministrazione cittadina. Il ricevimento dato ad essi dal Sindaco di Napoli, con l'intervento delle maggiori Autorità e d'uno stuolo di colleghi convenuti nelle splendide sale di Palazzo S. Giacomo per far loro onore. Sono questi altrettanti episodi rimasti indimenticabili nell'animo degli ospiti.

E al termine del viaggio, l'ultima sera, in discorsi vibranti d'ammirazione e d'affetto per il nostro Paese, i medici delle differenti nazioni tennero a portare il loro plauso fervente e la loro riconoscenza all'ENIT per la sua iniziativa e per la perfetta organizzazione, unanimemente constatando il trionfo del primo *Nord-Sud*. Da tutti fu espresso il voto che questi viaggi si ripetano negli anni venturi e la promessa di fare alle nostre stazioni idrominerali la più vasta propaganda nei rispettivi paesi.

Il voto di questo primo stuolo di pellegrini del *Nord-Sud* sarà certamente accolto dall'ENIT, nella ormai ben fondata sicurezza che ai viaggi prossimi — in cui saranno incluse anche le principali stazioni climatiche — i medici stranieri interverranno in numero sempre maggiore.

La propaganda per le incomparabili stazioni di cura del nostro Paese avrà così un ulteriore poderoso sviluppo.

GUIDO RUATA.

RIASSOCIAZIONE! Per evitare ritardi, disguidi, errori, ecc., e per garantirsi la possibilità di ricevere la Rivista Mensile del T.C.I. «Le Vie d'Italia» nel 1925 al prezzo di favore di L. 12 (1), occorre provvedere alla riassociazione al Touring per il 1925 inviando al più presto cartolina vaglia all'Amministrazione del T.C.I. (Corso Italia, 10 - Milano, 5) oppure versando la somma sotto specificata agli sportelli della Sede Centrale (Corso Italia, 10) o degli Uffici Succursali (2).

SOCI ANNUALI: Versando L. 10,10 (Est. L. 15.10) quale quota sociale 1925, i Soci acquistano il diritto alle pubblicazioni (6 fasc. Atlante Stradale; Vol. «Roma» della Guida d'Italia; Annuario Generale 1925) ed ai servizi per loro predisposti dal T.C.I. ma **non ricevono** la Rivista Mensile "Le Vie d'Italia". Essa è data al prezzo di favore di L. 12, ai Soci del Touring che oltre la quota di associazione rimetteranno entro il **15 dicembre 1924** tale importo e cioè in totale **L. 22,10** (Est. **L. 35,10**).

SOCI VITALIZI E QUINQUENNALI: I Vitalizi e i Quinquennali in regola con l'Amministrazione Sociale, non debbono pagare alcuna quota, ma se desiderano ricevere la Rivista Mensile del T.C.I. **debbono versare** entro il **15 dicembre 1924** il relativo importo di abbonamento di favore e cioè L. **12,10** (Est. L. **20,10**).

(1) Tale prezzo è riservato a coloro che verseranno l'importo dell'abbonamento entro il 15 dicembre: successivamente verrà aumentato a L. 18,10 (Est. L. 26,10) (vedi *Le Vie d'Italia*, fascicolo di settembre 1924, pag. 1025).

(2) Alassio, The Anglo American Agency e Banck. Brescia, Ufficio Viaggi e Turismo Fert, via G. Bruno, 5. - Bergamo, Ufficio Consolare del Touring, via Torquato Tasso, 18. - Biella, Associazione Pro Biella e Biellese, via Ospedale, 8. - Bologna, Ufficio V. e T. dell'ENIT, Piazza del Nettuno, 3 A. - Bolzano, Ufficio V. e T. dell'ENIT, corso Vittorio Emanuele III. - Civitavecchia, Banco R. De Clementi & C., piazza del Plebiscito, 5. - Cortina, Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT, piazza Venezia. - Fiume, Ufficio V. e T. dell'ENIT, via XXX Ottobre, 3. - Firenze, Gondrand, via dei Conti, 3; Ufficio V. e T. dell'ENIT, via degli Speziali, 2. - Genova, Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT, via XX Settembre, 237 rosso; Uffici a bordo del «Giulio Cesare», «C. Colombo», «Duilio». - Gorizia, Agenzia A. Le Lievre, corso Vittorio Emanuele, 9. - Levico, Agenzia Viaggi del Comitato di Cura. - Livorno, Banco di Roma, via Cairoli, 9. - Montecatini, Ufficio N.G.I., portici della Locanda Maggiore, 3. - Milano, Ufficio V. e T. dell'ENIT, via Santa Margherita, 16. - Modena, Cassa Nazionale dei Ferrovieri. - Merano, Agenzia Viaggi Soc. Incremento Forestieri. - Napoli, Uffici Gondrand, Calata S. Marco, angolo Piazza Medina; Ufficio V. e T. dell'ENIT, via Chiatamone, 5 - Palermo, Ufficio V. e T. dell'ENIT, via Roma, 98. - Pavia, Ditta Carlo Cipolla, corso Cavour, 12. - Padova, Agenzia Viaggi Carlo Mezzacapo. - Roma, Ufficio V. e T. dell'ENIT, piazza Colonna. - Riva, Ufficio V. e T. dell'ENIT, 5, Piazza Garibaldi; Banca Mutua Popolare. - Siena, Banco Vincenzo Crocini, via Cavour, 12. - Sanremo, Ufficio V. e T. dell'ENIT, via Vittorio Emanuele III, 2. - Torino, Ufficio Consolare, via Roma, 20-22 int.; Ufficio V. e T. dell'ENIT, piazza Castello, angolo Barbaroux. - Treviso, Agenzia Viaggiatori (Cassa di Risparmio), via XX Settembre. - Trieste, Ufficio V. e T. dell'ENIT, via della Borsa, 2. - Udine, Ufficio Consolare del Touring, piazza Duomo, 1. — Varese, Ufficio Indicazioni, portici Corso Roma. - Venezia, Ufficio V. e T. dell'ENIT, piazza S. Marco, 49-50. - Verona, Agenzia Pro Italia, Banco A. Orti, via Mazzini, 27. - Viareggio, Navigazione Generale Italiana.

All'Estero gli Uffici del *Consorzio Uffici Viaggi e Turismo* dell'ENIT ricevono le associazioni, rinnovazioni, abbonamenti al Touring.

NON FATE LA RIASSOCIAZIONE ANNUALE; FATELA VITALIZIA!

(fot. Alinari)

POPPI (AREZZO - IL PONTE SULL'ARNO E IL CASTELLO.

SEGUENDO IL CORSO DELL'ARNO

(Ricordi, tradizioni e leggende di città e paesi toscani).

Il fiumicel che nasce in Falterona
e cento miglia di corso nol sazia

comincia umilmente la sua via, povero di acque e di opere di difesa, in quella valle casentinese che ricorda le glorie di Dante combattente a Campaldino e le stimmate di San Francesco d'Assisi.

Anche nella curva che descrive a pochi chilometri da Arezzo esso continua il suo corso modestamente, sebbene già alimentato di «*ruscelletti che dai verdi colli discendon giuso*» finchè a poco a poco crescendo, signoreggia nella valle che prende da lui il nome: il Valdarno superiore.

Le tradizioni remote raccolte dagli antichi scrittori ci parlano di frequenti specchi d'acqua formati dal fiume nella vasta pianura, ristretti di tanto in tanto dai contrafforti delle colline che digradando davano origine alle sponde e facevano riprendere all'Arno l'aspetto di corso fluviale. Talvolta le gole formate dai monti trattenevano in bacini naturali le acque come pare avvenisse all'Incisa. Si vuole anzi dagli scrittori dedurre che il nome di questo paese «*ad saxa incisa*» derivasse dall'aver tagliato in quel punto la chiusa formata dalla serra dei poggi che scendono da Vallombrosa, dal Monte delle Croci e da Monte Scalari.

I lavori di bonificamento e di correzione erano rari e soltanto si hanno notizie di quelli praticati nella campagna presso Firenze nel 1236 dai Monaci Cistercensi venuti di Francia e stabilitisi nella famosa Badia a Settimo. Questi religiosi cominciarono a porre mano alle arginature, alla escavazione di fosse collaterali, alla costituzione di colmate e ottennero l'incarico dalla Repubblica Fiorentina di conservare i ponti e le mura della città, le fortificazioni de' castelli ed altri luoghi del contado. Anche i frati Vallombrosani e i Benedettini Cassinesi avevano potuto risanare l'ubertoso Piano di Ripoli solcato dall'Arno prima della sua entrata in Firenze e rendere più igienica la campagna fiorentina.

Malgrado che l'attività umana cercasse, anche in antico, di guidare le forze della na-

(fot. Bianchi)

VEDUTA DELL' ARNO PRESSO COMPIOBBI.

tura, di tanto in tanto le «piene» — così chiamavansi e si chiamano anche oggi in Toscana, le inondazioni — desolavano la regione bagnata dall'Arno.

Notevoli furono quelle del 1269 e 1333. Per la prima non s'indagarono le ragioni, ma per la seconda, dannosissima anche alla città, si ricorse perfino al giudizio degli astrologhi i quali trovarono che nel luglio «eravi stata la congiunzione del pianeta Saturno con Marte e ciò significava soperchio d'acque e sommersione per gli detti due pianeti infortuni». Il Villani narra che i più intelligenti attribuirono l'inondazione «all'alzamento fatto dal corso dell'Arno», cioè al deposito prodotto dalle chiuse che si costruivano per inalzare le acque per mulini e per le gualchiere e dai detriti portati dagli affluenti.

Fu quindi provveduto con leggi in proposito e il resultato di ottenere maggior capienza d'acqua fu raggiunto se si tien conto della navigazione che potè effettuarsi per Arno. Dall'alta valle aretina scendevano di continuo verso Firenze delle specie di zattere che si chiamavano «foderi» ed erano formate di travi e di antenne ingegnosamente collegate insieme. Parte facevano sosta alla città dei fiori, parte si spingevano sino a Pisa e a Livorno per le costruzioni navali. Alcune stampe antiche del secolo XV ci attestano che la navigazione era giunta in quell'epoca ad un grado notevole tanto che Firenze aveva al Pignone un importante scalo per le navicelle. Ma l'abbandono in cui fu lasciato l'Arno nei secoli successivi e la costruzione di nuove strade terrestri dispersero ogni attività navigatoria ed oggi vediamo soltanto dei navicelli per l'escavazione della rena e delle piccole barche per diporto nelle vicinanze delle città e dei paesi bagnati dal fiume. In compenso lungo le rive dell'Arno è dove il paesaggio toscano acquista una tonalità tutta propria ed un fascino poetico che soltanto gli artisti del pennello possono descrivere.

Lasciando i verdi margini della pianura di Varlungo l'Arno si stringe quasi incanalato dalle rive formate di muraglioni ed entra in Firenze, dove bagna quattro ponti di pietra e due di ferro. La lentezza della sua corsa ha qualche cosa di maestoso. Sembra quasi che voglia affermare che fu lui il fondatore della città del giglio rosso.

Se una leggenda si dovesse inventare sull'origine di Firenze bisognerebbe attribuire nella mitologia dell'età pagana una divinità all'Arno, poichè fu lungo le sue rive che scesero i Fiesolani a costituire una appendice della loro città romana ricordata più volte da Sallustio nel libro di Catilina. Dante co-

IL PONTE S. TRINITA (*da un'antica stampa degli editori Bardi-Ricceri*).

sì prodigo d'invettive per i Fiorentini tanto che li definisce:

> quell'ingrato popolo maligno
> che discese da Fesule ab antico

ebbe per l'Arno una parola d'elogio, che rivelava il nostalgico desiderio dell'esule, nel canto 26 dell'*Inferno* quando così dichiarò la sua origine:

> . . . . i' fui nato e cresciuto
> sovra il bel fiume d'Arno alla gran villa.

Bello è davvero l'Arno nel tratto che bagna Firenze, poichè in esso si specchiano magnifici palazzi e alberghi suntuosi, ma più bello quando liberato dalla stretta delle muraglie si apre lungo il parco grandioso delle Cascine e riceve nel suo letto il Mugnone, prima d'inoltrarsi nella pianura di Signa, fertile di messi e di ortaggi e coltivata a palmo a palmo, come un giardino.

Quell'angolo pittoresco ove avviene l'incontro tra i due corsi d'acqua servì nel 1870 come luogo preferito per il rogo del cadavere del principe indiano a nome rajà di Kolepoor ed oggi lì sorge un artistico monumento. La religione di Brama prescrive che la salma deve essere arsa alla confluenza di due fiumi: nessuna località più poetica e più bella di questo estremo lembo di giardino che ha per fondale scenico i monti di Signa e per tappeto una specie di laghetto che descrivendo una curva s'inoltra in aperta campagna fra due alti filari di pioppi.

Per arrivare a Pisa l'Arno deve percorrere circa 94 chilometri con un dislivello di soli 42 metri e perciò la sua corrente è debole quando non vi è la *piena*, ma l'occhio del turista è compensato dalla varietà di frequenti specchi d'acqua che assumono l'aspetto di piccoli laghi.

Quando non c'erano nè strade nè ferrovie, anche il tratto da Firenze al mare era solcato da grosse barche con la carena piana a somiglianza delle chiatte. Da Livorno giungevano a Pisa per il « canale dei navicelli » e da Pisa risalivano superando le dighe o pescaie col sistema d'innalzamento delle conche.

Il viaggiatore per Arno aveva alleviata la noia del lungo tragitto dalla bellezza del paesaggio che, anche nel Valdarno inferiore, assume aspetti sempre belli e sempre in-

FIRENZE - I FUOCHI D'ARTIFIZIO SUL PONTE ALLA CARRAIA *(da un quadro del Signorini).*

teressanti: castelli merlati, torri, campanili, chiese millenarie, ville medicee, gruppi di case, borghi popolosi come Signa, Montelupo, Santa Croce, San Romano, Cascina e Navacchio e cittadelle come Empoli e Pontedera, ove il fervore delle industrie si è notevolmente sviluppato.

Ad ogni passo l'osservatore appassionato di cose d'arte e l'amatore della campagna toscana sentirebbero il desiderio di fermarsi e di fissare in una lastra fotografica edifici che il tempo ha in parte trasformati e bellezze naturali che non si possono godere nè dalla ferrovia nè con la corsa veloce di una automobile.

Quando i granduchi di Casa Medici viaggiavano tra Firenze, Pisa e Livorno nelle loro sfarzose carrozze scortate da guardie a cavallo, facevano sosta al Castello dell'Ambrogiana poco distante da Empoli.

Si narra anche che a questa villa, difesa da quattro torri, Cosimo III si recasse in una navicella dorata sul tipo delle antiche gondole veneziane od in una grande barca intarsiata in cui era dipinta una ninfa.

Oggi, in luogo del fasto mediceo, questo castello è sede del Manicomio criminale ed in esso hanno trovato alloggio i degenerati dell'ergastolo come Passanante, tristamente noto per l'attentato di Napoli.

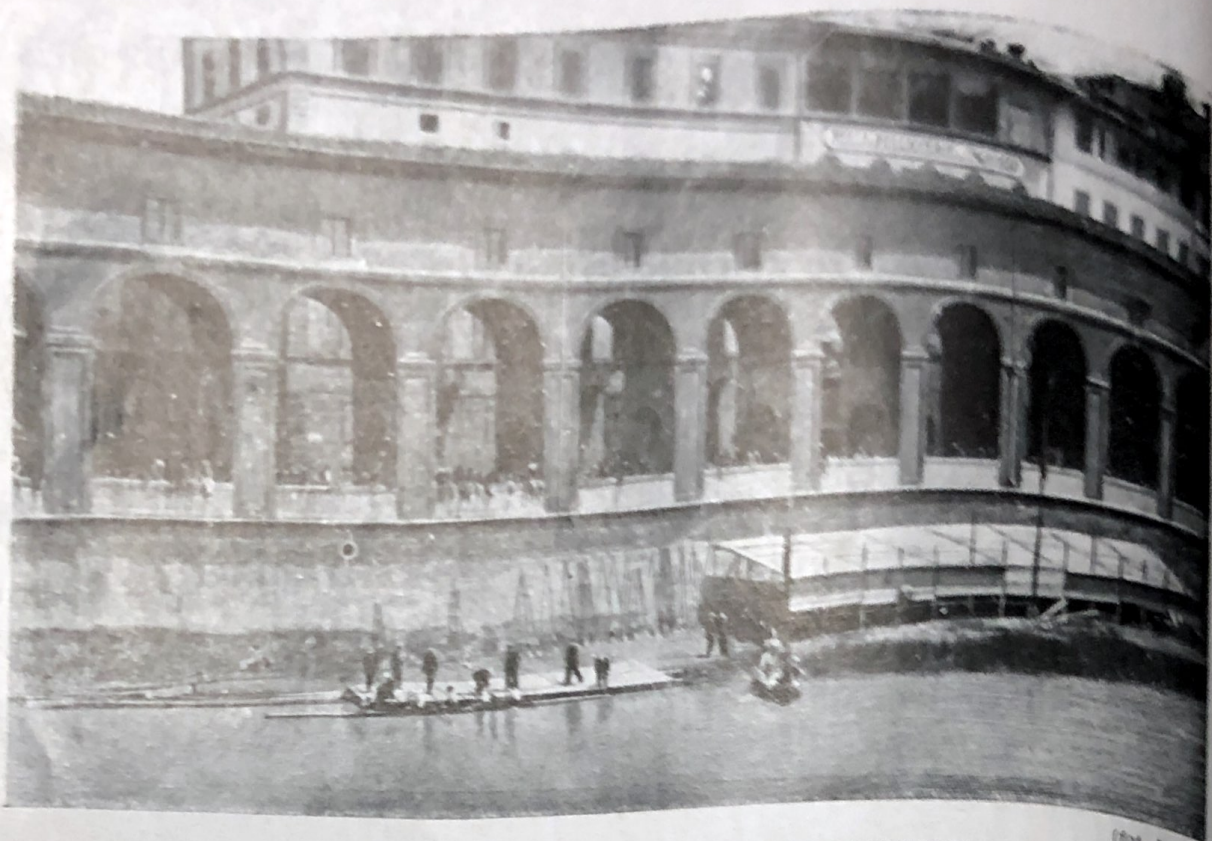
Un'industria che ha vita dall'Arno noi la troviamo nel paese di Limite: il cantiere navale. Sembra quasi impossibile che sulle rive di un fiume non tanto ricco di acqua, oggi navigabile soltanto nella stagione delle piogge, possano costruirsi delle piccole navi secondo i dettami della tecnica marinaresca, capaci di spingersi anche nell'immensità dell'oceano. Eppure Limite continua la tradizione gloriosa e aspetta per il varo la *piena* dell'Arno. Allora scioglie ogni armatura e lancia le navicelle verso la foce e così di là può affidarle al mare. Esempio della pazienza umana che aspettando riesce a superare le asprezze della natura!

Altri ostacoli per una intensa navigazione dell'Arno, quale la caldeggiò l'ing. Bellincioni, sono i depositi di sabbia lasciati dai suoi affluenti ed anche certe tortuosità. Se confrontiamo il corso attuale con quello descrittoci nelle antiche carte geografiche vediamo che molte sono state le rettificazioni attraverso i secoli. Rimangono tuttavia tra Pisa e Pontedera due grandi serpeggiamenti, che

SIGNA - L'ARNO E IL FAMOSO MASSO ALLA GONFOLINA.

un provvido taglio potrebbe eliminare, con vantaggio del deflusso delle acque e della celerità delle comunicazioni.

Per non tediare il cortese lettore con pesauti narrazioni storiche abbiamo lasciato in

L'ARNO ALLA GONFOLINA PRESSO FIRENZE (*da una stampa di Zochi-Parr edita a Londra nel 1750*).

FIRENZE - L'ARNO IN ESTATE. VEDUTA DEL LOGGIATO ARCHIBUSIERI. (fot. Bellesi)

disparte le notizie più o meno precise e sicure sull'origine dei vari paesi incontrati lungo la valle dell'Arno. Non possiamo tuttavia rinunciare alla parte folklorista, a qualche cenno sulle costumanze tradizionali e leggendarie di alcune popolazioni rivierasche.

Passare da Montelupo e non ricordare i suoi boccali, avvicinarsi ad Empoli e non ricordare il *volo dell'asino,* scorgere gli avanzi del feudo germanico di San Miniato e non far parola della battaglia delle capre, sarebbe un sistema di viaggiare come i bauli.

Cominciamo dai boccali, che si chiamano di Montelupo ed invece si fabbricano nel vicino paese di Capraia. Sono vasi a forma di anfore verniciate a colori che portano sul davanti un motto satirico morale detto con arguzia e con spirito. Ne trascrivo qualcuno:

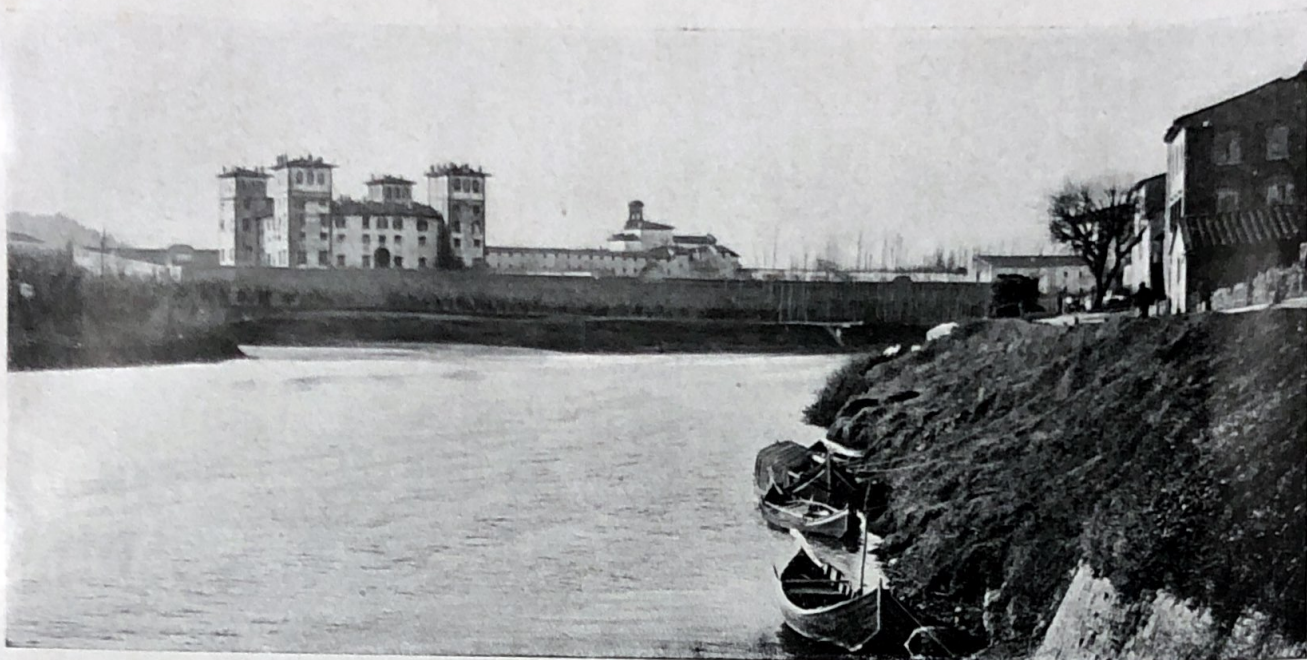
Molte dovizie, molte amicizie
Beni consunti, amici punti.

Chi conosce il suo vizio e non lo svelle
Mostra di bestia avere anima e pelle.

I veri boccali antichi, i piatti col cavaliere medioevale sono rari a trovarsi ed oggi non si hanno che riproduzioni e imitazioni; tuttavia qualche vecchio esemplare si ammira anche nei musei esteri. Carlo Paladini ci narrava che nel Museo metropolitano di Nuova Jork esiste un boccale col motto: *Cerca il diletto con fatica* vicino ad un tipo della stessa fabbrica su cui è scritto una riflessione che sta ironicamente a confutare l'utopia dell'eguaglianza assoluta e perfetta: *Tutti gli uomini sono fratelli, ma tutte le scodelle non sono sorelle....*

Anche a Londra nel South Hensington Museum si trova un boccale montelupesco col motto: *Chi non sa di lettere non si curi di apparare,* cioè chi non fa degli studi letterari non si dia premura di imparare altre lingue che possono deformare la purezza dell'idioma suo.

Un cenno del volo dell'asino che fino al 1861 formò lo spettacolo gradito delle popolazioni della campagna empolese e che si ricollega colle antiche lotte medioevali tra i castelli del Valdarno inferiore e la città di San Miniato, già residenza di Federico II e dei vicari imperiali in Toscana.

Una guerra eroicomica, celebrata dal poemetto burlesco di Ippolito Neri, sarebbe stata guidata da un certo capitan Cantini nel 1397 per vendicare l'uccisione di Davanzato Davanzati. Egli si introdusse di nottetempo nella cittadella da più parti e specialmente raggiunse la rocca turrita da un sotterraneo detto via della corna. È rimasta invece nella tradizione popolare la leggenda

(fot. Alinari)

CAPRAIA - L'ARNO E IL CASTELLO DELL'AMBROGIANA.

che quel capitano mettesse ad una mandria di capre delle lanterne sulle corna e, di notte, muovendo all'assalto, riuscisse a terrorizzare le scolte e ad entrare in città.

Ippolito Neri aggiunge che Silvera colonnello dei Samminiatesi, piuttosto che ordinare la resa, rispose agli ambasciatori che se non avevano altri moccoli potevano andare a letto al buio e che gli asini avrebbero dovuto volare prima di ottenere quanto domandavano.

Gli Empolesi accettarono la sfida ed ogni anno per la festa del Corpus Domini imbracavano un asinello, lo infioccavano, lo ornavano con due grosse ali dorate e lo facevano scivolare giù dal campanile lungo un canapo teso in senso trasversale....

Ma sopra le feste delle popolazioni del Valdarno eccellevano quelle di Firenze e di Pisa.

Specialmente durante il principato mediceo nello specchio d'acqua, compreso tra il ponte alle Grazie e la pescaia di Santa Rosa, avevano luogo a Firenze giostre, battaglie navali e mascherate diurne e notturne, con grande delizia del popolo che vi assisteva gratuitamente dalle spallette del fiume.

Notevoli gli spettacoli dei fuochi d'artificio al ponte alla Carraia, illustrati dal magico pennello di Telemaco Signorini. La più antica festa in Arno che ci vien descritta dal Villani nel cap. 70 del Libro ottavo delle sue famose cronache fu quella celebrata nel calendimaggio del 1304.

Un gruppo di cittadini del Borgo di San Frediano aveva mandato un banditore per la città ad avvertire che «chi volesse aver notizia dell'altro mondo fosse venuto al Ponte alla Carraia nel giorno di calendimaggio ed avrebbe assistito allo spettacolo dell'Inferno. Si noti che già era stata scritta la *Divina Commedia* e forse era viva nel popolo la grandiosa figurazione dantesca della città dolente.

I bizzarri soci della Compagnia di San Frediano avevano formato sopra molte barche e navicelli un piano di legname e lì con vari gruppi di uomini mascherati avevano rappresentato i demoni che tormentavano i dannati. Con pece greca e bitume formavano fiamme e nuvole di fumo e davano alla scena un aspetto terribile e grandioso.

Narrano gli storici che il ponte alla Carraia, allora di legname da pila a pila, si caricò oltremodo di gente accorsa a quello spettacolo che in un tratto rovinò.

In questa catastrofe molti morirono e molti ne sortirono feriti e, come dice il Villani, «il giuoco da beffe avvenne col vero, e com'era il bando, molti per morte n'andarono a sapere novelle dell'altro mondo con grande pianto e dolore di tutta la cittade, che ciascuno vi credea avere perduto il figliuolo o il fratello».

Il Vasari descrive tale avvenimento nella vita del pittore Buffalmacco e dice che questo non rimase vittima del disastro «poichè quando appunto rovinò il ponte in su la macchina,

(fot. Scarlatti)

PISA - IL GIUOCO DEL PONTE (*da un antico quadro del Museo Civico*).

che in Arno sopra le barche rappresentava l'Inferno, egli era andato a procacciare alcune cose, che per la festa mancavano ».

Dove l'Arno offriva il campo ad una specie di battaglia era a Pisa col famoso *giuoco del Ponte*, di cui ci parla anche Cesare Cantù nel romanzo « Margherita Pusterla » e il Borghi nell'« Oplomachia Pisana ». La città e il territorio di Pisa si dividevano in due fazioni dette di Banchi e di Borgo oppure di Sant'Antonio e di Santa Maria, da due chiese una di qua l'altra di là dal fiume: diversi vestiari ed ornamenti distinguevano i due partiti che quindici giorni prima della festa cominciavano ad esercitarsi lottando tra loro con pericolo anche della vita. Nel giorno solenne i combattenti delle due fazioni col capo coperto di elmi e con in mano nodosi randelli, che chiamavano i targoni, schieravansi da i due capi del ponte di mezzo formando una fronte di circa quaranta. « Non appena alzata la barra — scrive il Borghi — movevansi all'incontro, e venuti al colmo, allora era il menare delle mani, il cozzare, il picchiarsi, e la baia diventava purtroppo da vero. I primi co' targoni appuntati al petto pigiavano e spunzonavano contro gli avversari, altri menavano colpi di targone facendosi piazza, alcuni carpone si ficcavano tra le gambe dei combattenti per farli cascare e per alzarli di peso e gettarli in Arno. Sulle spallette venivano intanto i Capitani, col batacchio anch'essi dando un po' di regola a quel tumulto, rincorando, rombando, ma coll'occhio attento a schivare gli avversari che, se vedevano il bello, con uno spintone li balzavano dal ponte. Sotto quei colpi, fra quella furia guai a chi stramazzasse a' piedi della calca! Il men male era per chi dalle spallette traboccasse in Arno, ove stavano le barchette pronte ad aiutarli. Una calca di gente era spettatrice smaniando di gioia, di timore, di applausi, di incoraggiamenti o di fischi, secondo che Sant'Antonio o Santa Maria più acquistava del combattuto ponte. Spirato il termine concesso a quel furore suonavasi a raccolta, calavansi di nuovo le sbarre e la parte che più aveva preso dell'erta veniva gridata vincitrice ».

Il *giuoco del ponte* fu eseguito ogni anno finchè il granduca Leopoldo I lo proibì con una riflessione che parve assai giusta: *è troppo per un giuoco; è poco per una guerra!*

CESARE TORRICELLI.

(fot. ing. Asioli)

PASSERELLA SUL TORRENTE SCALAPRITI (ALTIPIANO DI MONTELEONE).

STRADE E PONTI IN CALABRIA

Chi viaggia sulla linea ferroviaria del litorale ionico, da Reggio Calabria a Sibari, può fare questa constatazione: passato il Capo Spartivento, in corrispondenza delle ampie *fiumare,* che scendono dall'Aspromonte e dalla Sila, i letti asciutti e pietrosi sono cavalcati dai bei ponti in cemento, la cui bianchezza indica la recente costruzione. A mano a mano che prosegue verso nord comincia a vedere qualche ponte che manca dei parapetti, un altro che ha le armature intatte; e poi uno che sta coronando i piloni con gli archi e ancora in su, sul Torbido nella marina di Gioiosa e sull'Allaro, vicino a Caulonia, ponti che presentano solo mozziconi di pile e di spalle a fior di terra.

Ponti già ultimati si vedono continuando il viaggio, in corrispondenza del fiume Alessi, sulla Fiumarella di Catanzaro, sullo Scilòtraco di Sellia, sull'Uria, sullo Scilòtraco di Rocco e nel Cotronese.

Quei ponti, costruiti o in costruzione, svelano a chi non conosca la regione calabrese, una piccola parte, e uno degli aspetti, dell'interessantissimo problema della viabilità, che tanto appassiona calabresi e italiani, uomini politici, tecnici e studiosi della cosiddetta questione meridionale; perchè fra i problemi di tale questione, il più importante certo è quello della viabilità nella Calabria e nella Basilicata. Le opere in costruzione sulla rotabile ionica indicano anche un lavoro, intensificato e sistematico, sviluppato solo in questi ultimi anni.

Infatti — a porre rimedio alla lentezza e alle frammentarie costruzioni di tronchi stradali, a completare strade rimaste incompiute o inutilizzate perchè senza ponti — vennero costituiti nel 1920 in Calabria tre *Enti Autonomi Stradali* (uno per provincia); che ebbero consigli di amministrazione a sè, e furono composti di funzionari del governo,

CARTA DELLA CALABRIA
1. PONTE SUL F. ALESSI - 2. PONTE SULLA FIUMARELLA DI CATANZARO - 3. PONTE SULLO SCILÒTRACO DI SELLIA - 4. PONTE SULL' URIA - 5. PONTE SULLO SCILÒTRACO DI ROCCO. 6. PONTE SULLA SECCATA.

da ingegneri e da rappresentanti delle provincie e dei comuni. Enti che, propugnati dal Ministro calabrese De Nava, dopo avere vissuto circa tre anni, stanno per scomparire; ma lasciano una somma di lavoro e di opere che — come vedremo per quello della provincia di Catanzaro — non è di lieve entità e segnano un passo gigantesco nella soluzione del formidabile problema stradale calabrese.

***

La rete stradale in Calabria non era solo manchevole per insufficienti costruzioni fatte in lontane epoche passate; ma anche perchè spesso le strade costruite erano restate senza ponti, e le larghe fiumare potevano essere attraversate all'asciutto solo d'estate, o su ponticelli improvvisati o addirittura da pedoni su tronchi d'albero in curiosi giuochi di equilibrio.

Inoltre tale rete non era coordinata e non era in armonia con i centri di popolazione, allineati in genere o lungo le spiagge marine o alle falde dei rilievi montuosi della regione.

La maggior parte delle costruzioni stradali calabresi è di data posteriore al 1860. Per il governo borbonico era sufficiente la grande strada delle Calabrie, l'unica grande rotabile, che penetrava nella regione da Campotenese e — seguendo il tracciato della romana Via Popilia — passava per la valle del Crati, attraversava le pendici della Sila a Rogliano ed a Tiriolo, varcava l'istmo di Catanzaro e dopo di avere sormontato il piccolo ripiano monteleonese e attraversata la Piana di Gioia, secolare bosco di ulivi, toccava Palmi e lungo la costa raggiungeva Reggio.

Il resto della viabilità era costituito da poche carrarecce, in parte selciate all'uso romano e da molte mulattiere, le quali erano più che sufficienti alla grama vita commerciale ed ai rari traffici e scambi di prodotti della regione.

Nel 1868 il nuovo Stato italiano ritenne di potere risolvere il gravissimo problema di dotare la Calabria di strade con una legge: la legge che faceva obbligo ai Comuni *isolati* (ossia a quelli che non erano congiunti ai centri maggiori) di costruire a proprie spese una strada rotabile per giungere al capoluogo di circondario o al Comune più vicino già collegato col capoluogo da strada rotabile.

Il risultato della prima e incompleta applicazione di questa legge fu quanto mai mi-

(*fot. ing. Asioli*)

PASSERELLA SUL FIUME MAMMELLA (ALTIPIANO DI MONTELEONE).

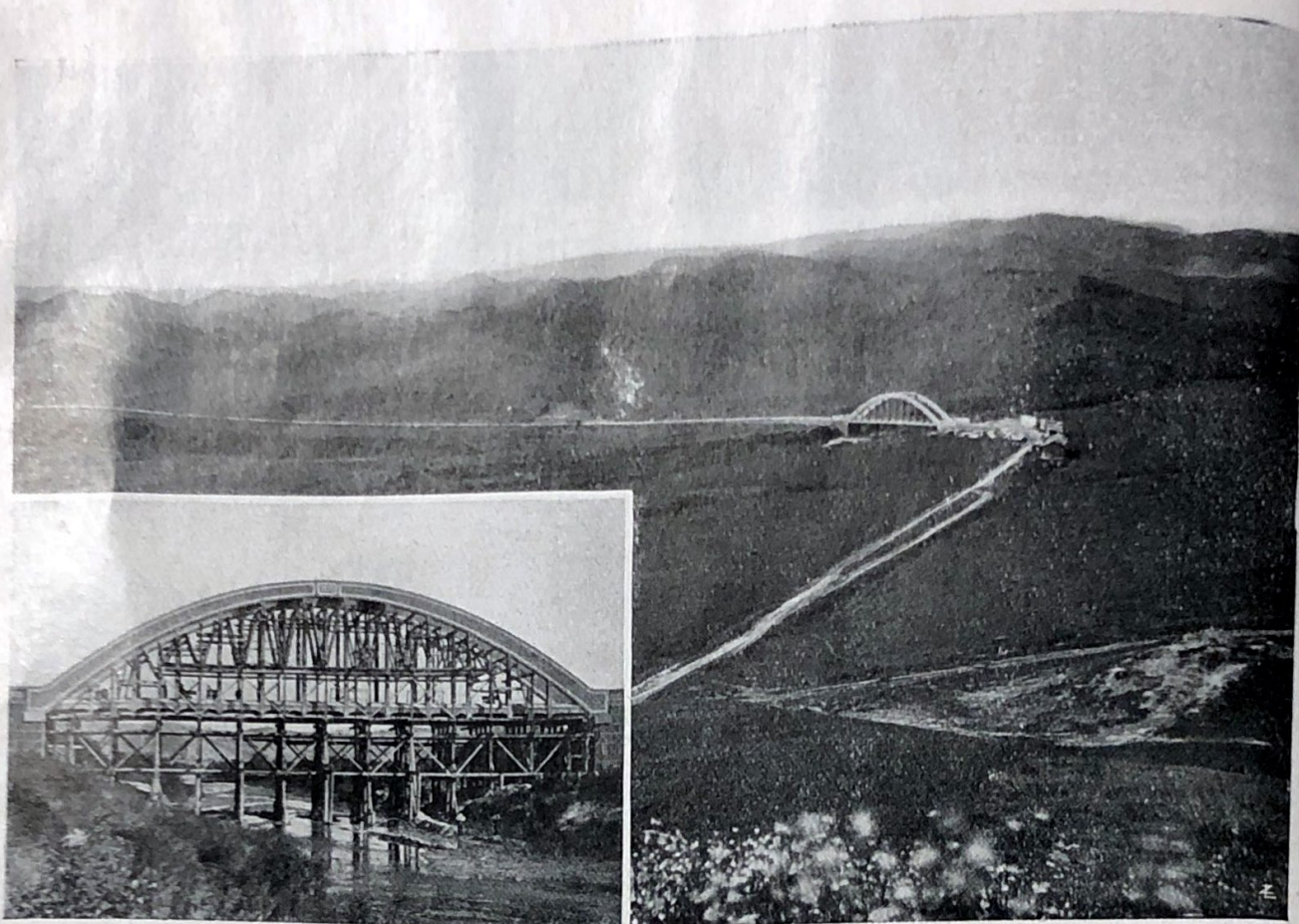
sero e inconcludente. La regione calabrese risultò qua e là solcata da piccoli tronchi di strade rotabili, mozziconi di strade di qualche chilometro, che partivano dagli abitati e si arrestavano ora sulla sponda di un fiume, ora in aperta campagna, al limite del territorio comunale. Poichè se i Comuni che non avevano strada furono spinti ad uno sforzo finanziario per costruirsela, non altrettanto solleciti furono i comuni limitrofi, già toccati da una rotabile, i quali — egoisticamente e spesso per maligne piccole rivalità di uomini e di campanili — non vollero costruire i piccoli tronchi necessari per raccordare la propria strada a quella del Comune vicino.

Ne risultò una rete stradale disordinata, confusa, sconnessa e frammentaria; e ad aggravare il disordine e la confusione influirono le inframmettenze locali, amministrative e politiche, per le quali i tracciati primitivi vennero diversamente variati, e le costruzioni procedettero a sbalzi e a tronchi staccati, ora per favorire un Comune, ora per avversarne un altro.

Molti dei tronchi costruiti dai Comuni rimasero abbandonati, franarono, sparirono in pochi anni, con un enorme spreco di lavoro e di danaro. I Comuni calabresi continuarono a restare *isolati,* malgrado la legge sulle strade comunali e provinciali obbligatorie del 1868.

E tali si rivelarono agli occhi ignari degli italiani delle altre regioni e degli stranieri, giunti in Calabria per portare soccorsi alle popolazioni colpite dai flagelli del terremoto nell'anno 1905 e nel dicembre 1908.

Gli scritti di valorosi pubblicisti nostri denudarono le piaghe della Calabria senza strade, e i mali conseguenti, forse peggiori di quelli prodotti dai disastri tellurici.

Ai Comuni incapaci o impotenti o riluttanti a costruire strade, doveva sostituirsi lo Stato, con la legge speciale sulla Calabria del 1906, per compiere il programma stradale voluto dalla legge del 1868. Ma — purtroppo! — lo Stato dimostrò una incapacità superiore a quella dei Comuni interessati, a costruire ponti e strade. E la Calabria restò senza strade e tacque; partì per la guerra *a piedi,* percorrendo i suoi aspri sentieri di montagna, si battè silenziosa e fedele, e la

(fot. ing. Astoli)

In alto: PONTE SUL VITRAVO, AFFLUENTE DEL NETO, NEL COTRONESE. *In basso:* PONTE SUL VITRAVO COMPLETATO (DA COTRONE A STRONGOLI).

parte che tornò dalla guerra attese e attende le strade.

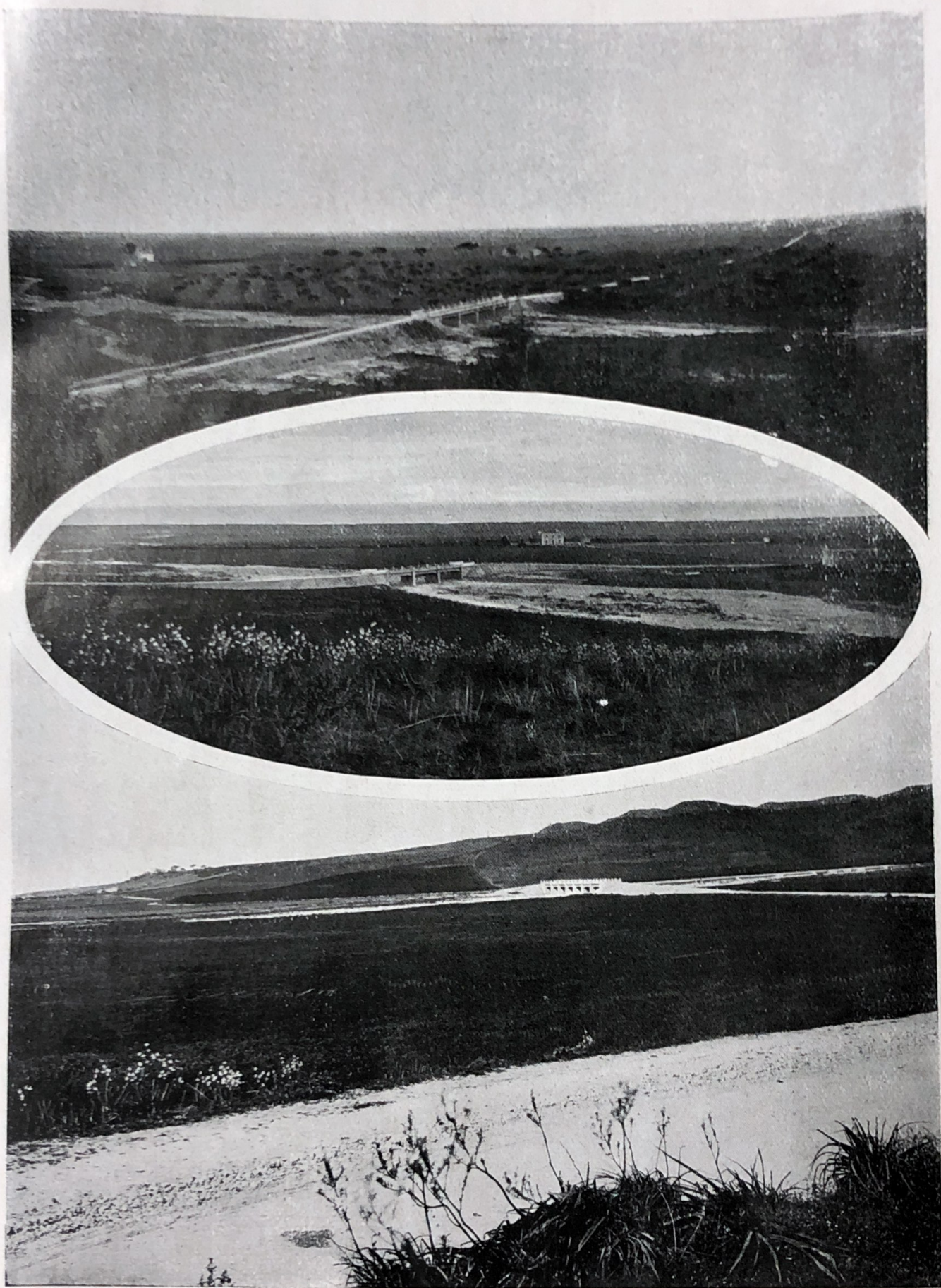
Gli Enti autonomi Stradali dovevano dare esecuzione alla legge del 1906, riordinare la rete stradale, coordinarla; collegare i tronchi staccati, costruire i ponti mancanti, dare una rotabile ai Comuni che non l'hanno ancora.

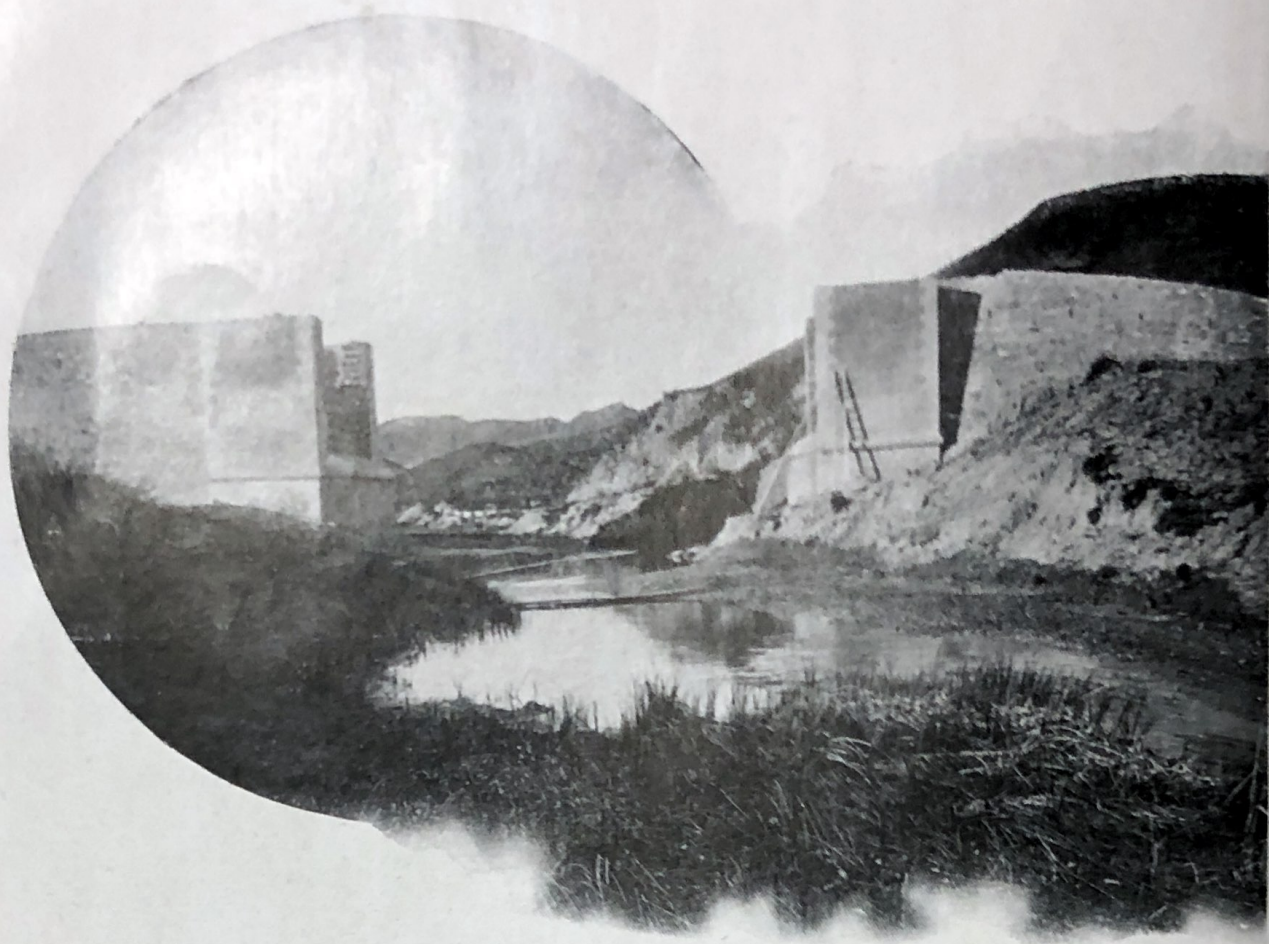
Purtroppo essi spariscono e dietro di essi, non resta che la applaudita promessa del Governo di far costruire da Imprese, in cinque anni, *mille chilometri* di strade. Mille chilometri di strade, sui tremilaquarantacinque previsti dalla legge 25 giugno 1906, sono molti; anche perchè dovranno essere sminuzzati in centinaia di piccoli tratti di collegamento e di raccordo, che ne metteranno in valore moltissimi altri.

Ma la rete della viabilità calabrese, che porta il gravissimo vizio originale della legge del 1868, in molte plaghe deve essere corretta radicalmente. Una mente unica deve riesaminarla per tutta la regione, riesaminarla senza preconcetti, senza subire la meschina influenza dell'ambiente locale o quella maggiormente deleteria dell'ambiente politico.

Se tale rete fosse stata tracciata da una mente sola, conoscitrice della regione, che avesse tenuto presente soprattutto due fatti salienti: 1° che la Calabria è costituita da frammenti di un altipiano granitico contornato dal mare, separati da larghe valli di frattura; 2° che i centri abitati si allineano lungo le coste marine e di preferenza sui pendii (ad altitudini fra 150 e 450 metri) che stanno fra le valli e gli altipiani; se questi due fatti fossero stati tenuti presenti, la rete stradale avrebbe avuto tutt'altro sviluppo e si sarebbe avuta, ciò che non si ha ancora, una rotabile costiera continua, e rotabili pedemontane e a mezza costa; le quali avrebbero congiunto — malgrado le inevitabili grandi difficoltà — i paeselli, che, come vive corone, circondano i massicci montani.

***

Le difficoltà di attuazione di questo programma, che può sembrare di un semplicismo infantile, sono effettivamente enormi: enormi ma non insormontabili. Che non siano insormontabili, sebbene richiedano forti

(fot. ing. Asioli)
In alto: PONTE SULLO SCILÒTRACO DI ROCCO. *In mezzo:* PONTE SULLO SCILÒTRACO DI SELLIA. *In basso:* PONTE SUL-L'URIA LUNGO LA ROTABILE CATANZARO-COTRONE.

spese per opere di arte e che l'attuale rete stradale miri in definitiva al raccordo dei centri abitati con linee continue pedemontane e periferiche, è dimostrato da quanto si

PONTE IN COSTRUZIONE SULLA SECCATA NEL COTRONESE. (fot. ing. Asioli)

sta attuando nella provincia di Catanzaro per il completamento della rotabile presilana che da Pentone, ad est, tende a congiungere tutti i paeselli che vanno da Taverna a Magisano, a Zagarise a Sersale, a Petronà, come è stato fatto ad ovest, con la costruzione dell'ultimo tronco da Pentone verso Cicala-Carlopoli-Panettieri.

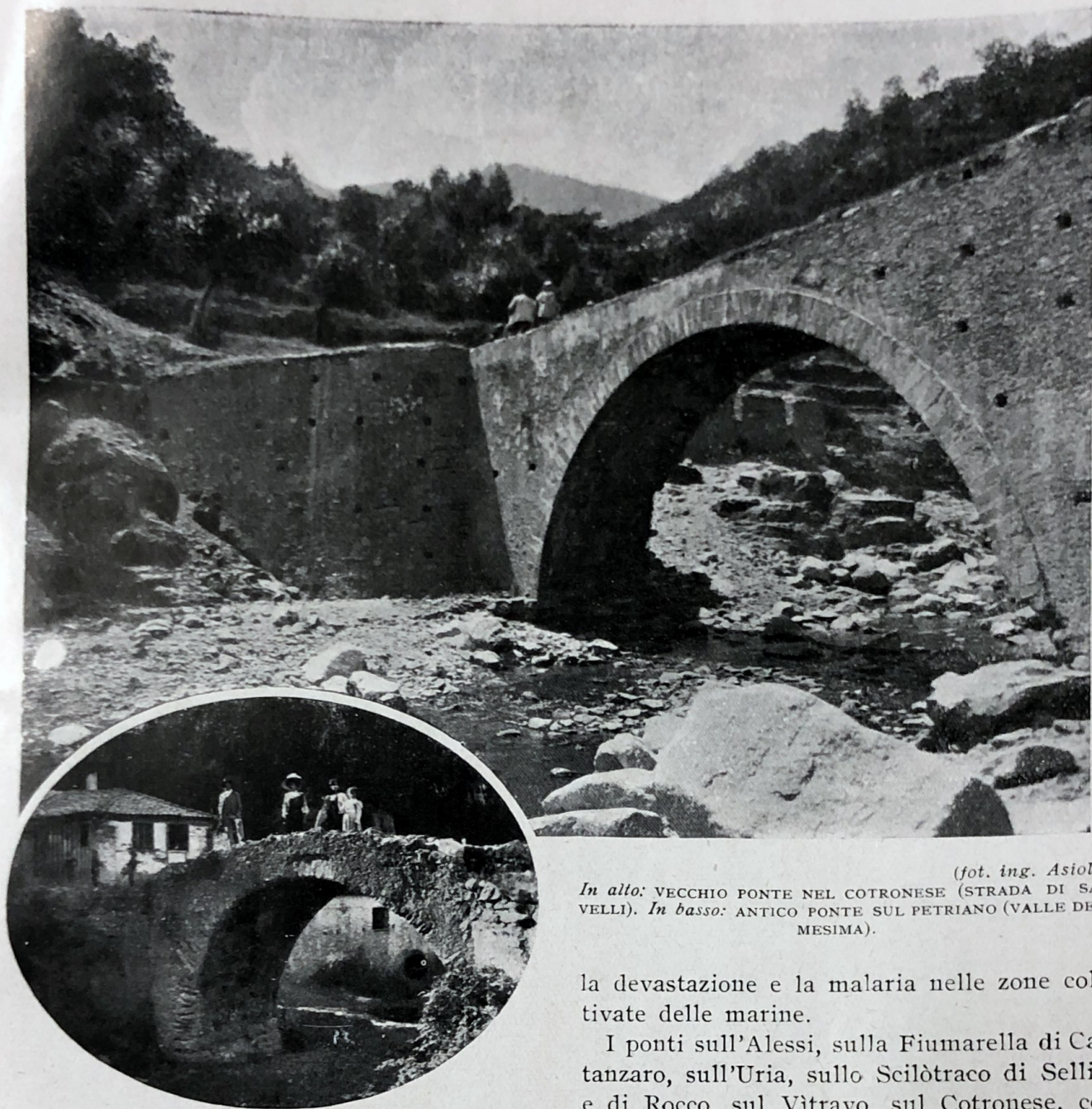
E così pure dal completamento della longitudinale Filogaso-S. Nicola da Crissa-Vazzano-Soriano-Arena-Laureana — nella valle del Mesima, che congiungerà tutti i paesi, che si allineano sulle pendici occidentali dell'altipiano serrese — rispondendo a condizioni di fatto ed a bisogni che solo la voce collettiva delle popolazioni va rivelando.

Le difficoltà maggiori sono dovute alle particolari caratteristiche del terreno, impervio, rotto da valloni profondissimi.

I fianchi delle granitiche montagne calabresi vennero intaccati da numerosi corsi di acqua, che hanno le loro sorgive o nell'interno degli altipiani (e sono quelli di maggior volume d'acqua, come il Neto) o alla periferia, sui ciglioni e alle falde.

Le acque hanno scavato profondamente il granito, che ha opposto, al lavoro secolare di erosione, la durezza delle sue rocce, tra le quali ancora oggi le acque precipitano, spumeggiando fra macigni enormi, in strettissimi canaloni, con pareti a picco, rivestiti di faggi o di elci e di castagni, squarciati solo a lunghi intervalli da frane che precipitano da grandi altezze nei baratri in fondo ai quali scorrono le acque, ridotte spesso allo sbocco in piano ad un modesto filo, che poi si perde nei pantani prima di giungere al mare.

Le strade che debbono attraversare quei canaloni devono penetrare profondamente a monte e poi, malgrado ciò, richiedono opere d'arte costosissime. Un fiumiciattolo come il Filesi, alle falde della montagna serrese, sulla rotabile Monteleone-Laureana, richiede un ponte che risulterà alto 33 metri, avrà tre archi di 17 metri di luce, sarà lungo circa 100 metri e costerà la bellezza di 1 milione e 400 mila lire!

Un altro ponte, sul torrentello Potàmi, della litoranea Briatico-Tropea, la cui costruzione fu affidata e venne ultimata due anni or sono dall'ing. Raffaelli di Catanzaro, ed

(fot. ing. Asioli)
In alto: VECCHIO PONTE NEL COTRONESE (STRADA DI SAVELLI). *In basso:* ANTICO PONTE SUL PETRIANO (VALLE DEL MESIMA).

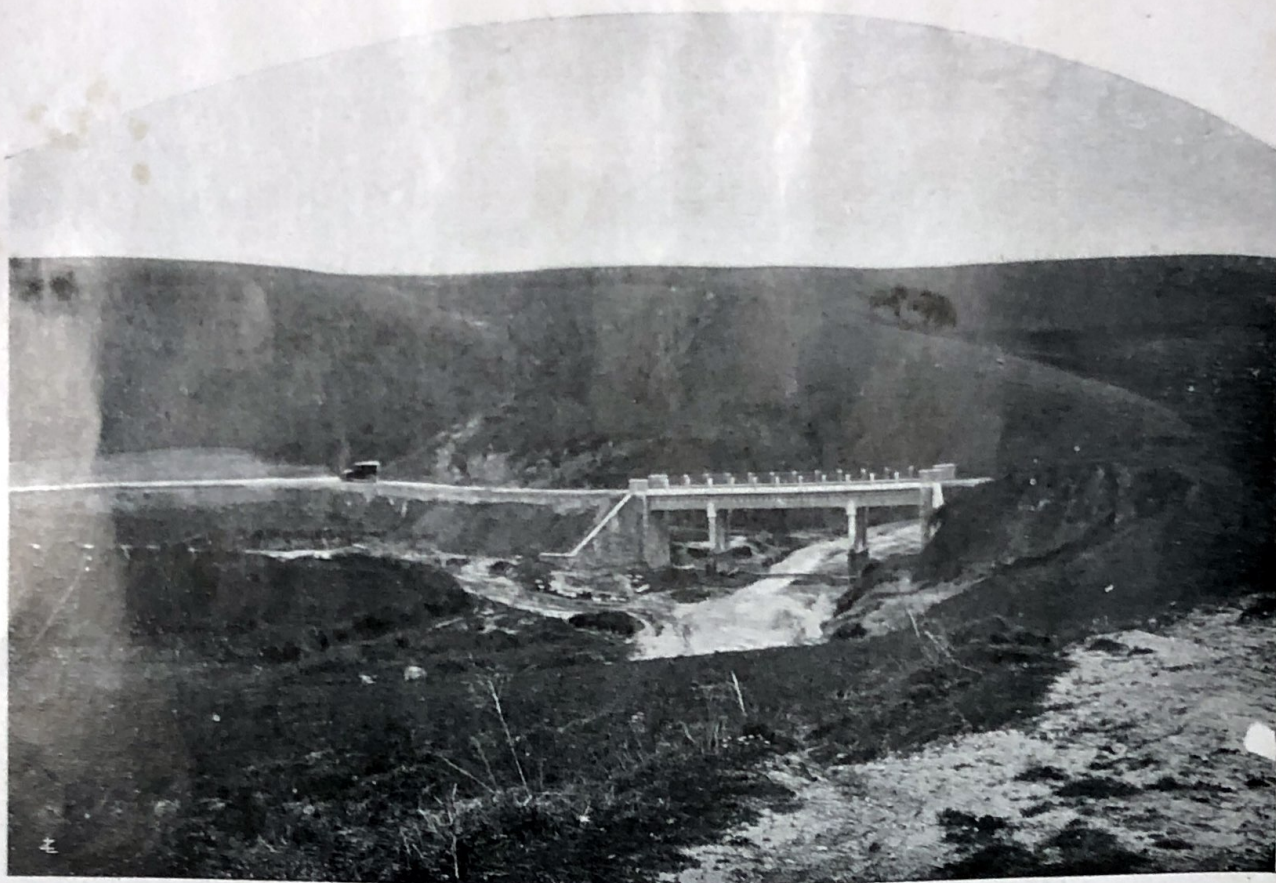
ha pregi notevoli di precisione nella costruzione, è alto sul fondo del torrente 45 metri, ha tre archi di 20 metri di luce, una lunghezza di 110 metri ed è costato 1 milione e 300 mila lire. Costruito in pietra viva da taglio, è l'opera muraria stradale di maggior importanza in Italia.

Ma se i ponti che cavalcano i valloni profondissimi debbono vincere le difficoltà della altezza, altre non meno dure difficoltà devono superare in estensione i ponti delle rotabili costiere o in pianura. I corsi d'acqua calabresi gonfiano improvvisamente ed enormemente durante le piogge torrenziali, convogliano, trasportano e depositano nei brevi tratti di pianure costiere, una ingente massa di detriti e di sabbia, allagando e portando la devastazione e la malaria nelle zone coltivate delle marine.

I ponti sull'Alessi, sulla Fiumarella di Catanzaro, sull'Uria, sullo Scilòtraco di Sellia e di Rocco, sul Vìtravo, sul Cotronese, costruiti tra il 1920 e il 1923 e alcuni ancora in costruzione, sono opere che fanno onore ai nostri ingegneri ideatori, alle imprese costruttrici, alle nostre maestranze.

Il ponte sull'Alessi, fiumicello di modesta portata, a nord est di Squillace, è fatto su progetto di massima dell'ing. Bedarida. È il tipo del ponte ad arco a spinta eliminata, ad una sola arcata di metri 65 di luce. È costato un milione e 800 mila lire e circa 18 mesi di lavoro. È il tipo di maggiori dimensioni esistente in Italia e, forse, in Europa.

Il ponte sullo Scilòtraco di Sellia (sulla rotabile Catanzaro-Cotrone), a tre arcate di 11 metri di luce, costò 350 mila lire.

Il ponte sull'Uria a sette arcate costò 580 mila lire.

(fot. ing. Astolfi)

PONTE DI CALIMERA SUL FIUME MAMMELLA NEL MONTELEONESE.

Quello sullo Scilòtraco di Rocco, a quattro arcate, costò mezzo milione.

Questi tre ponti vennero progettati dall'ing. Carbone, ed i lavori furono diretti dall'ing. Ghidoni dell'Ente Autonomo di Catanzaro.

Il ponte sul Vìtravo è dello stesso tipo del ponte sul fiume Alessi, ma è di mole minore: l'arco ha 45 metri di luce. Il progetto di massima è pure dell'ing. Bedarida. Il lavoro importò la spesa di 1 milione e 300 mila lire.

Quali mastodontiche opere murarie richiedano nelle sponde franose dei fiumi questi ponti può dimostrare quello in costruzione sulla *Seccata,* un torrentaccio sempre asciutto, che deve essere attraversato dalla rotabile Casabona-Stazione di Strongoli nel Crotonese.

Alle difficoltà naturali da vincere nella costruzione di queste opere stradali, spesso se ne aggiunge una terza, che porta un notevole aggravio di spese, la lontananza cioè dei centri di produzione dei materiali, la lontananza e spesso l'inaccessibilità alle stazioni ferroviarie di arrivo dei materiali stessi.

***

Malgrado tutto, una gran somma di lavoro venne espletata nei tre anni, dal 1920 ad oggi. E gli Enti autonomi Stradali se spariscono prematuramente, vittime del sistematico sfrondamento di organi e di funzioni, delle quali lo Stato si è voluto spogliare, lasciano larga traccia della loro vita non effimera.

Le popolazioni calabresi, che assai spesso a ragione lamentano l'insufficienza dell'azione statale nei riguardi della loro regione, possono trovare motivo di soddisfazione nell'opera svolta dagli Enti stradali.

La rete stradale della Calabria prevista dalle leggi speciali del 1906 e seguenti comprende circa 3050 chilometri di rotabili. Di essi dal 1906 al 1920, in circa 15 anni, lo Stato ne costruì 368 km.; i tre Enti autonomi ne costruirono in tre anni circa 420 km. e ne progettarono, iniziandone i lavori, altri 772 km. Costruirono 25 ponti e iniziarono la costruzione di 39, fornendo i progetti per altri 40 ponti.

È un gran bel lavoro compiuto!

Colonnello SALVATORE PAGANO.

HP

Noi italiani diciamo «*cav.*» (*cavallo vapore*), i francesi dicono «*CV*» o «*ch.*» (*cheval vapeur*); i tedeschi «*PS*» (*Pferde Stärke*); cogli inglesi tutto il mondo preferisce il simbolo «*HP*» (*horse power*). Un po' si tratta di fortuna dei simboli, che assomiglia molto alla fortuna delle parole; ma più che altro è un doveroso e forse istintivo omaggio a quella che fu la culla del cavallo-vapore. L'idea di paragonare la potenza delle macchine alla capacità di lavoro dell'animale vivente, che prima ne faceva in gran parte le veci, nacque in mente inglese in quanto è da attribuirsi a Watt, riconosciuto come padre della macchina a vapore, non perchè l'abbia inventata nel vero senso della parola, ma perchè perfezionò i rudimentali meccanismi di Newcomen e di Papin al punto da creare una macchina assai poco diversa da come oggi la conosciamo.

FIG. 1 - L'UOMO MACCHINA: UN APPARECCHIO SOFFIANTE.

L'uomo e il cavallo furono i primi produttori di ciò che genericamente chiamiamo «forza motrice»; uomo e cavallo troviamo in tutte le prime macchine come fonti di energia. Solo quando nacquero la nave a vela, il mulino a vento e la ruota idraulica cominciò l'utilizzazione delle forze inanimate.

Sfogliamo i vecchi libri che ci parlano di macchine. Ecco in questa prima figura due uomini che manovrano coi piedi e colle mani due sacchi o cilindri di pelle fissati a dischi di legno e ne producono il successivo enfiamento e la compressione portando in cadenza il peso del loro corpo sull'uno dei cilindri mentre con una corda rialzano l'altro; una terza persona riscalda una verga metallica al fuoco alimentato dal getto di aria così ottenuto. Si tratta, dunque, di una macchina soffiante ed essa risale al tempo dei Tolomei, 1490 anni avanti Cristo: la figura era incisa su una tomba di Tebe.

È ancora l'uomo che fa da motore nel curioso apparecchio di sollevamento (una gran ruota a gradini su cui l'infelice si arrampica continuamente restando allo stesso posto mentre la ruota gira) rappresentato dalla fig. 2.

L'antica macchina fu mutata in supplizio per condannati alla galera e chi ha viscere per i poeti disgraziati può piangere al ricordo che alcuni dei dieci anni di lavori forzati inflitti ad Oscar Wilde (se i biografi dicono il vero) furono occupati in una simile bisogna.

Le antiche navi quando non disponevano della forza del vento per gonfiare le vele si servivano dei remi mossi dai galeotti e nei porti trovavano dei verricelli come quello disegnato nella fig. 3.

All'epoca della forza motrice umana seguì la epoca del cavallo, che fu educato a trar dei pesi, a sollevare l'acqua dal pozzo, ad animare un mulino (figure 4, 5 e 6) finchè colla ruota non diventò lo strumento prezioso del trasporto terrestre.

Guardiamo ora, riprodotta nella settima illustrazione, quella che è forse la prima macchina motrice studiata con intenti industriali, vale a dire allo scopo di produrre un lavoro in sostituzione dell'uomo. Trattasi dell'apparecchio costruito nel 1620 dall'architetto italiano Giovanni Branca, come lo descrisse egli stesso nel suo libro pubblicato a Roma, dal titolo: *Le macchine del sig. Branca*, apparecchio giustamente considerato il prototipo di una delle più evolute macchine moderne: la *turbina a vapore*.

Il vapore prodotto nella pentola sortendo dal bocchello urta contro le palette della ruota portata dall'alberello verticale che è mobile sull'estremità del sostegno a tre piedi; così, per l'urto, la ruota gira coll'albero verticale; questo poi mediante un ingranaggio comunica il moto ad altro albero orizzontale e per conseguenza al tamburo prov-

veduto di palmole per sollevare i pestelli; i quali, cadendo, *schiacceranno*, come dice il sig. Branca, *la polvere da cannone od altra materia a piacimento* (1). Che l'ingenuo inventore fosse dominato dall'idea di una riproduzione della vita animale è provato dal fatto che alla pentola diede senza necessità l'aspetto dell'uomo che soffia.

La produzione della forza motrice cioè la capacità a compiere un lavoro fisico costituisce attributo naturale degli esseri viventi e il miracolo compiuto di trasmettere questa facoltà alla materia inerte non bastò a sottrarre i primi inventori alla suggestione dei nomi e delle forme.

FIG. 2 - IL SUPPLIZIO DI OSCAR WILDE.

Ma torniamo a Watt, la cui epoca è evidentemente quella in cui il cavallo è il più diffuso produttore di energia; è giusto che in cospetto di una macchina motrice egli pensi al cavallo sostituito dal vapore.

Giacomo Watt nacque a Greenock in Iscozia il 1736, morì il 1819 e gl'inglesi celebrarono cinque anni addietro il centenario della sua morte con la solennità dovuta ad uno dei creatori della ricchezza e della potenza di una delle Nazioni più ricche e più potenti del mondo.

Spirito coltissimo, conoscitore di tutte le branche della scienza, Watt non era un empirico: egli fu perciò dominato dal concetto della misura, che appartiene ad un secondo stadio delle ricerche inventive. Dapprima l'uomo si accontenta di un risultato purchessia; poi fa i conti, stabilisce il rendimento della invenzione, tende cioè a riconoscere se il frutto della sua intelligenza possa essere praticamente utilizzato e quindi acquistato da altri. Per accertare il rendimento della macchina a vapore e stabilire se convenisse sostituirla ai motori animati occorrevano: l'*unità di misura* e gli

strumenti di misura. Watt creò l'unità di potenza, chiamandola *horse power*, con questa espressione intendendosi la capacità di sollevare un peso di 3300 libbre inglesi all'altezza di un piede in un minuto secondo e inventò il suo celebre « indicatore » ancor oggi usato per misurare la potenza delle macchine a vapore. Il valore dell'unità di potenza fu determinato in base ad esperienze fatte su cavalli, ma in realtà esso è superiore alla capacità di un cavallo medio; dicesi che la valutazione sia stata esagerata volutamente a scopo commerciale, ma noi crediamo piuttosto ad un errore di calcolo, giacchè gl'interessi di un costruttore di macchine dovevano consigliare piuttosto la esagerazione in senso contrario. Certo è che Watt non fu soltanto uno scienziato, ma un industriale, costruttore di macchine così perfette che una delle due prime uscite nel 1775 dalla sua officina di Soho, sotto la ditta « Watt e Bulton » continuò a funzionare fino al 1898, cioè per 123 anni. Fu anche, si può dire, un filosofo del macchinismo ed è suo il detto che « la semplicità in meccanica è destinata a trionfare »; profonda verità, intravvista quando l'infanzia delle conoscenze favoriva la tendenza al complicato e al confuso.

Cosa vuol dire potenza di una macchina? Capacità di lavoro. Una macchina di 100 cavalli meccanici è una macchina capace di far da sola (se il confronto non fosse, come dicevamo innanzi, alterato) tanto lavoro quanto ne farebbero cento cavalli animali messi insieme a trar dei carri o a girar un mulino o a pestare il grano su un'aia.

FIG. 3 - L'UOMO MACCHINA: UN VERRICELLO.

Capacità che deve essere espressa da tre elementi: il peso o sforzo, il percorso fatto, il tempo impiegato. Se lo sforzo è piccolo e il percorso è lungo è lo stesso che se lo sforzo è grande e il percorso è breve; portare una tonnellata a due chilometri è lo stesso che portarne due ad un chilometro solo.

---

(1) La figura e il cenno storico sono tolti al libro del MILONE: *Le macchine* - Napoli 1904.

Ecco, del resto, come un vecchio maestro di fisica (consiglio a chi vuole istruirsi di leggere i libri antichi che sono più chiari dei moderni perchè più vicini al processo mentale della intuizione) il Délaunay, vissuto nella prima metà del secolo scorso, spiega cosa sia il lavoro — è inutile porre l'aggettivo *meccanico* perchè il lavoro è tutto lavoro —. « La quantità di lavoro fatto da un operaio, « vale a dire ciò che deve servir di base alla « somma che gli si paga, dipende « evidentemente dai due elementi in« siti nella idea del lavoro. Se due « operai sono impiegati a sollevar « terra colla pala da un livello ad un « altro ed uno di essi ne solleva il « doppio dell'altro, è chiaro che egli « avrà fatto un lavoro doppio e che per conse« guenza dovrà ricevere un salario doppio di « quello che riceverà l'altro operaio. Analo« gamente dicasi se lo stesso operaio eleva « una certa quantità di terra a 2 metri, men« tre l'altro la solleva ad un sol metro » (figura 10).

Se un uomo robusto fa in 10 minuti un lavoro pel quale un uomo debole impiega mezz'ora può vantarsi di possedere una « potenza pari al triplo di quella dell'uomo debole.

I paesi che adottano il sistema metrico decimale tradussero le libbre e i piedi inglesi del Watt, facendone con una lieve alterazione, 75 chilogrammetri al secondo e il *chilogrammetro* è l'umile misura del « lavoro » ed anche di ciò che, in determinate condizioni, chiamiamo col superbo nome di « *energia* ». Quando sentite parlare di energia elettrica, di energia solare, atomica o interatomica e via dicendo, pensate che tutti questi nomi difficili cadono sotto il denominatore comune del chilogrammo sollevato ad un metro,

FIG. 5 - IL CAVALLO MACCHINA: IL POZZO.

l'operazione che noi facciamo sempre, anche se si presenta sotto un aspetto assai diverso. Se camminiamo, se trasciniamo un peso, se scriviamo, se pensiamo, se parliamo, se bruciamo del carbone, se vediamo cader acqua dall'alto, se ammiriamo in una sala lucida e spaziosa la turbina e il generatore elettrico che si muovono silenziosamente, se vediamo passare un treno fragoroso, una automobile velocissima; se c'incuriosiamo al movimento alterno di un *selfacting* o a quello circolare di un *ring*, ai moti vorticosi dei fusi che riducono in filo le fibre tessili, al trapano che fora, al tornio che arrotonda, noi assistiamo sempre ad una produzione o ad un consumo di chilogrammetri.

FIG. 4 - IL CAVALLO MACCHINA: LA SLITTA.

Potenza vuol dire capacità di produrre lavoro in chilogrammetri consumando dei chilogrammetri di energia, e una macchina che lavori per un dato tempo dà tanti chilogrammetri quanta è la sua potenza moltiplicata pel tempo; perciò i chilogrammetri o l'energia si misurano anche in *cavalli-ora*. La potenza si può esprimere altresì col prodotto dello sforzo per la velocità, perchè la velocità non è altro che il rapporto fra lo spazio e il tempo. Possiamo dire che una macchina è di 100 cavalli sia se produce cento volte 75 chilogrammetri al secondo, sia se è capace di esercitare uno sforzo pari a dieci o cento volte 75 chilogrammi alla velocità di dieci metri o di un metro per secondo.

Il calore è energia perchè dal calore si trae lavoro meccanico e viceversa, sebbene con molto minore utilità, dal lavoro meccanico si trae calore. Una delle più grandi scoperte della fisica moderna, dovuta al medico Mayer, è quella che permise di stabilire la equivalenza numerica fra calore e lavoro meccanico, sicchè una « caloria » o calore necessario ad elevare di un

grado la temperatura di un chilo di acqua può valutarsi 427 chilogrammetri.

Un pezzo di carbone, un litro di benzina sono serbatoi di una certa quantità di calore che si sprigionerà nella combustione. Il calore farà bollire dell'acqua, trasformandola

FIG. 6 - IL CAVALLO MACCHINA: IL MULINO.

in vapore o creerà una miscela esplodente di aria e gas. In ogni caso si avrà il moto dello stantuffo di una macchina di una data potenza che lavorerà per un dato tempo. Il pezzo di carbone, il litro di benzina equivalgono ad un certo numero di cavalli-ora o di chilogrammetri.

L'acqua che cade farà girare una mac-china che produrrà un dato sforzo con una data velocità. L'acqua che cade rappresenta una potenza misurata dai litri o chilogrammi di portata al minuto secondo del corso d'acqua, moltiplicati per l'altezza della caduta. Ecco un serbatoio posto in alto: esso rappresenta dell'energia in chilogrammetri pari ai litri di capacità pel dislivello al quale si può vuotare il serbatoio. Se questo è vuotato rapidamente basterà a far funzionare una macchina di grande potenza per poco tempo; se lentamente, la potenza sarà piccola, ma il tempo del funzionamento proporzionalmente maggiore.

Il pezzo di carbon fossile, il litro di benzina, il serbatoio d'acqua posto in alto sono, agli effetti della produzione dell'energia, la cosa medesima.

Watt, che aveva creato il cavallo vapore, senza lasciare in quel simbolo alcun ricordo del suo nome, doveva avere un impensato compenso dagli elettricisti. Quando sorse la elettricità industriale e le apparenze sotto cui si presentava questa forma di energia, tanto diversa dalle altre, fece pensare a misure più rigorose dei fenomeni naturali ed a nomi nuovi, che la sintesi scientifica si sforza di sostituire sempre più ai simboli vecchi, alla potenza elettrica si volle dare una denominazione propria. Fu allora che il nome del grande ingegnere inglese fu adottato per indicare la potenza. Il *watt* e il *chilowatt* di cui parlano gli elettricisti sono, con qualche piccola riser a, sinonimi del cavallo, malgrado rappresentino unità quantitativamente diverse. Per agioni la cui spiegazione riescirebbe ingombrante in questo scritto, il chilowatt si è fatto corrispondere alla potenza di 102 anzi-

FIG. 7 - LA TURBINA DEL SIG. BRANCA.

chè di 75 chilogrammetri per minuto secondo. Ad ogni modo basta un semplice moltiplicatore per trasformare i chilowatt in cavalli e viceversa. Così il *chilowattora* equivale ad un certo numero di chilogrammetri e del pezzo di carbone, del litro di benzina come del serba-

toio di acqua posto in alto, possiamo indifferentemente dire che rappresentano tanti chilowattore o tanti altri cavalli-ora (anche, e perchè no, cavalli-anno) o tanti chilogrammetri.

Questa diversità di nomenclatura non è una delle ultime cause della confusione che anche persone tecniche e colte fanno fra il chilowatt o il cavallo da una parte, il chilowattora o il cavallo-ora, dall'altra. Sono invece cose diversissime a certi effetti. Io posso vendervi dei chilowattore come vi vendo una tonnellata di carbone; non posso vendervi in realtà dei chilowatt o dei cavalli meccanici, bensì delle macchine capaci di produrre il lavoro corrispondente.

Confusione che è facile scoprire perfino in coloro che si occupano con fervore di cose elevate.... delle teorie di Einstein, per esempio. A me è sembrato, Iddio me lo perdoni, segno di grandissima ignoranza veder persone di bassa cultura interessarsi a teorie che richiedono un allenamento mentale ed una preparazione profonda dell'intelligenza per essere apprese. Evidentemente era gente che non capiva, ma non ardiva confessarlo. Ah, dicevano bene gli antichi: *chi sa che non ne sa, ne sa più di chi ne sa.* Non voglio far l'atto di superbia di dichiarare, come la stessa moglie addottorata del gran fisico tedesco, che io le sue idee le ho comprese a metà!

FIG. 38 - LA MACCHINA DI WATT.

⁂

Non si trarrebbe buon costrutto da quello che abbiamo detto sulla equivalenza del calore col lavoro meccanico se non si avesse idea di ciò che è il *rendimento* delle macchine motrici. Queste prendono l'energia contenuta nel calore o nell'acqua che cade e ce la restituiscono sotto forma di lavoro meccanico, ma non ce la restituiscono tutta. Una parte ne va « dispersa ». Diciamo dispersa non distrutta perchè tutti sanno che uno dei fondamenti della fisica è il principio della « conservazione dell'energia » che fa il paio coll'altro principio della « indistruttibilità della materia ». Nulla si crea o si distrugge: tutto si trasforma. Ma nella trasformazione vi è una parte dell'energia che assume forme e condizioni tali da impedirne la immediata utilizzazione. (Della materia si potrebbe dire lo stesso). Se bruciamo del carbone per trasformare l'acqua in vapore è inevitabile che parte del calore sprigionato vada a scaldare l'ambiente e quindi sia sottratto allo scopo principale della nostra operazione. Ma quello su cui importa richiamare l'attenzione è che la parte di energia dispersa è notevolissima; in qualche caso perfino il 90 % e più. Questo vuol dire che vi è ancora un larghissimo margine al perfezionamento delle macchine.

Il mondo è un grande serbatoio di energia, di cui sinora abbiamo appreso a conquistare soltanto una piccola parte: a misura che riusciremo ad aumentare la proporzione della energia utilizzabile su quella disponibile ci arricchiremo sempre più. Quelli che cianciano di esaurimento delle miniere di carbone e dei pozzi di petrolio, traendone paurosi auspici, non pensano che una cosa è certamente inesauribile: l'ingegno umano col suo spirito di progresso.

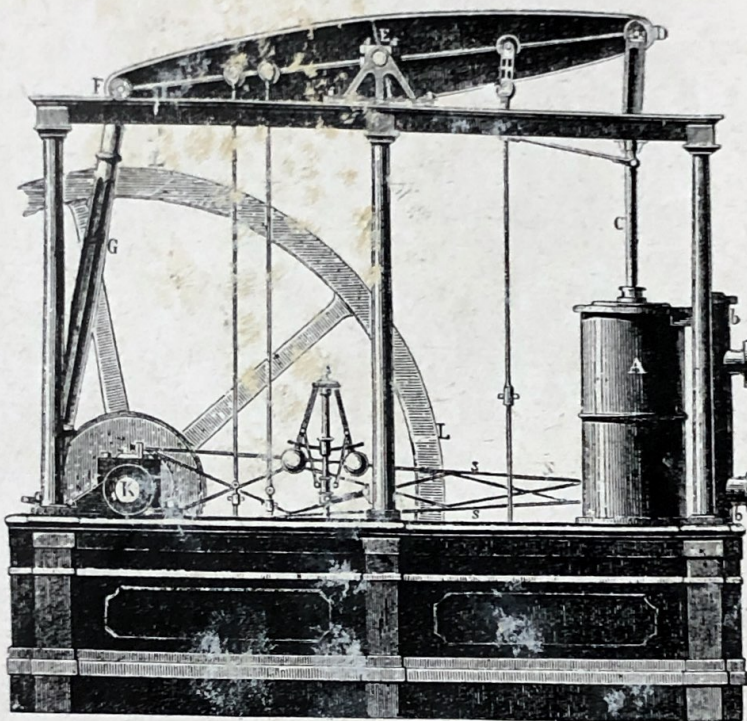
Ma non divaghiamo dal nostro discorso. Per apprezzare una macchina dobbiamo saperne valutare il rendimento; stabilire cioè quanta energia ci renda di quella che consuma. Non è soltanto nella combustione che si hanno delle perdite, ma a ciascun organo in moto corrisponde una dispersione di energia

sotto forma di attrito, che significa poi sempre produzione di calore non utilizzabile, di energia «degradata» come dicono i fisici. Tutto questo vuol dire pure che la potenza

FIG. 9 - UNA PITTORESCA MACCHINA MARINA DI WATT E BULTON.

della macchina è diversa secondo il punto in cui ne facciamo la misurazione. Se, per esempio, vogliamo sapere di quanti cavalli è una locomotiva....

A proposito: qui posso interrompere la fatica mentale del lettore con una parentesi aneddotica.

Narrasi che il nostro dotto Sovrano, trovandosi tempo addietro in stazione per uno dei suoi frequenti viaggi in incognito e quindi senza il solito ingombrante circolo delle autorità, siasi divertito a chiedere ad un personaggio che lo accompagnava quanti cavalli di forza egli credeva che avesse la possente macchina già attaccata in testa al treno:

— Ottanta, direi, Maestà — rispose l'interpellato.

— Ne ha di più la mia automobile! — replicò il Re, poco edificato della cultura meccanica del suo compagno di viaggio.

Vediamo un po' in qual modo quell'incognito personaggio avrebbe potuto procedere per dare una risposta, sia pur grossolanamente approssimata, alla domanda reale. Era facile valutare ad occhio e croce che il treno pesasse dalle 400 alle 500 tonnellate, macchina compresa: poniamo 400. In piano lo sforzo alla periferia delle ruote per vincere gli attriti e la resistenza dell'aria, a treno lanciato, si può calcolare di almeno kg. 7,5 per tonnellata ciò che fa un totale di 3000 chilogrammi. Poichè in queste condizioni un treno viaggiatori raggiunge facilmente i 90 chilometri l'ora, cioè 25 metri al minuto secondo, la potenza assorbita risulta di 75.000 chilogrammetri al secondo cioè mille cavalli. Aveva ragione Sua Maestà: l'errore del suo interlocutore era stato madornale!

Qui si trattava di una valutazione alla buona; ma guai se si volesse andar pel sottile, come deve fare chi, acquistando una macchina, ha da rendersi conto se essa consuma per cavallo-ora più o meno di un chilogrammo di carbone, di 250 grammi di benzina, di 200 grammi di olio pesante e via di seguito. Allora cominciano a sorgere dei dubbi. Il calcolo che abbiamo fatto noi per la locomotiva è quello della sua effettiva potenza; ma non si presta ad un controllo diretto perchè, se la velocità è facilmente rilevabile con apparecchi di poco costo, la misura dello sforzo di tra-

FIG. 10 - COME SI VALUTA IL LAVORO.

zione richiede appositi ordegni assai complicati e dispendiosi. Per motori fissi si ricorre al «freno dinamometrico» che permette di misurare lo sforzo come il peso in una bilancia. La nostra undicesima figura (tolta, per le solite ragioni, da un vecchio libro) rappresenta il freno di cui il lettore può con facilità comprendere il funzionamento.

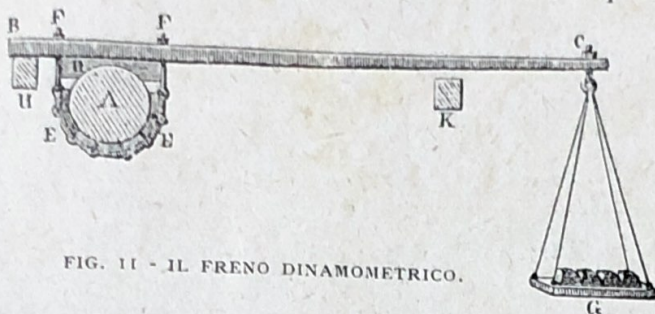



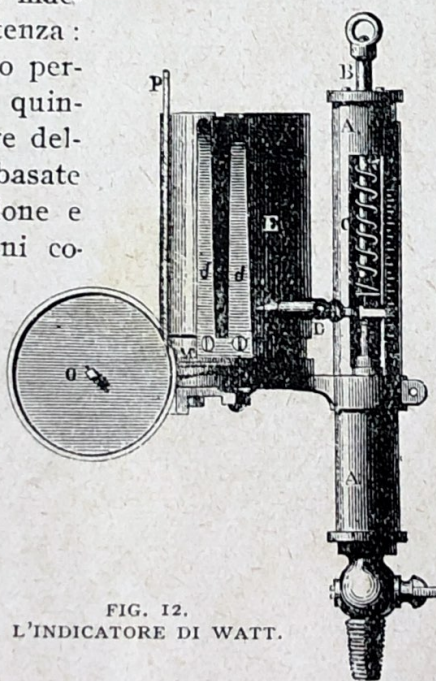
FIG. 11 - IL FRENO DINAMOMETRICO.

Si può invece fare la misura della pressione nei cilindri ricorrendo all'«indicatore di Watt» (figura 12) un apparecchietto che riproduce in un diagramma l'andamento della pressione nel cilindro (pressione continuamente variabile) e ci permette di valutarne il valor medio. Ma così non si ha il numero dei cavalli effettivi, bensì dei cavalli *indicati* e questi superano quelli di almeno il 10 per cento, perchè vi è da tener conto degli attriti nel meccanismo che trasforma il moto alternativo degli stantuffi nel moto rotatorio delle ruote e di quelli della distribuzione del vapore.

È naturale che chi vende la macchina tenda ad esaltarne la potenza: i mezzi di controllo richiedono persone abili ad impiegarli. Si è quindi pensato che conveniva creare delle misure fittizie di potenza, basate su elementi di facile costatazione e si son così adottate espressioni come quella di *cavalli nominali* usata in Inghilterra per le macchine marine (un cavallo corrispondeva a tanti pollici di superficie dello stantuffo) e va da sè ch'essa valeva in quanto tutti gli altri dati (la corsa, la pressione media, il numero dei giri) corrispondessero a valori prestabiliti. Oggi per i motori a scoppio si usa la *cilindrata*, espressa in decimetri cubi o litri, vale a dire il volume del cilindro motore, che è proporzionale alla potenza finchè sia eguale il numero dei giri, che per determinati tipi di motore non ha ragione di variare. Cilindrata, dunque, è sinonimo di potenza ma se si tratta di motori di autocarri, che sono lenti, ad ogni litro corrisponderanno 10 cavalli; se di motori da vetture di turismo si avranno da 12 a 20 cavalli per litro, mentre sulle vetture da corsa si sono raggiunti anche 40 cavalli.

Un apprezzamento ad occhio si può fare sulla mole e sul peso di un motore. In generale un motore pesa un tanto per cavallo (ottanta, cento e più chili nel caso della macchina a vapore, venti o meno nel caso del motore a scoppio, ancora sessanta, settanta nel caso del motore Diesel) ma attenti a generalizzare. Un motore è tanto più piccolo e leggero per unità di potenza quanto più è veloce e si sa che il progresso dell'aviazione è stato reso possibile dal perfezionamento apportato nel motore a scoppio dal punto di vista della leggerezza. Motore leggero vuol dire motore veloce ed è fortuna che l'aviazione oltrechè la leggerezza richieda anche la grande velocità. Si era già gridato al miracolo quando i fratelli Wright scesero col loro celebre motore al peso di kg. 3,6 per cavallo: oggi si va molto al di sotto del chilogrammo, grazie alla scoperta di leghe metalliche leggiere e di grande resistenza.

FIG. 12.
L'INDICATORE DI WATT.

Ma un motore sviluppa poi sempre la stessa potenza? No. Dipende dal suo regime, cioè dalla sua velocità. Vi è una velocità che corrisponde all'*optimum* e l'abilità di chi si serve del motore è di restare sempre che può presso quel regime, altrimenti il consumo rimane identico e la potenza si abbassa (ciò equivale a dire che diminuisce il rendimento). Perciò di alcuni motori si indica la potenza con due numeri. È frequente sentir dire di una automobile che trattasi di una 20-24 HP: le due cifre corrispondono a due diverse velocità e sono sempre, è da dubitare, un po' esagerate. Lattivendoli e vinai aggiungono acqua ai loro prodotti: il costruttore di motori vi promette qualche cavallo di più. Sia detto per ischerzo....

FILIPPO TAJANI.

Per conoscere gli Alberghi

Continuamente ci giungono lettere di Soci che segnalano al Touring gli alberghi che hanno imparato a conoscere esponendo le loro impressioni, facendo osservazioni, invitando il Touring ad intervenire in un senso o nell'altro. Spesso il Touring si mette in corrispondenza col proprietario o col conduttore dell'albergo facendo presenti i rilievi ricevuti e invitandolo a provvedere. Qualche volta è fino arrivato ad ottenere rimborsi non soltanto per errori nei conti, ma anche per prezzi eccessivi esposti nei medesimi. A seconda dei casi talvolta si scrive anche ai Consoli del Touring, ai Sindaci, ai Prefetti o ad altre Autorità. Si potrebbe supporre che queste corrispondenze lascino il tempo che trovano, ma non è così. L'albergatore a cui si rivolgono rilievi specifici è sempre toccato nel vivo ed è quindi portato a giustificarsi, talvolta anche a rimuovere le cause che hanno determinato la corrispondenza. Le osservazioni dei Soci d'altra parte ci riescono preziose sotto vari altri aspetti. Per esempio, per il nostro servizio di affiliamenti, per il servizio delle informazioni turistiche, per controllare le informazioni che per gli alberghi si dànno nelle Guide e così via.

È quindi della massima utilità di conoscere sempre meglio i nostri alberghi e di poter spiegare tanto nel loro interesse come in quello generale di coloro che degli alberghi stessi si valgono, un'opera efficace di consiglio, di raccomandazione e di buona propaganda.

La Direzione del Touring perciò è venuta nella determinazione di rimettere in onore i **libretti per informazioni d'alberghi** che già vennero introdotti prima della guerra, ma che poi, per necessità di cose, non poterono funzionare che in misura molto limitata.

Ai Soci pertanto che ce ne faranno richiesta invieremo gratuitamente un esemplare di questo libretto contenente 10 foglietti staccabili, ognuno dei quali è opportunamente preparato (vedi facsimile più sotto) a ricevere una serie di risposte a determinate nostre domande.

I Soci che per qualsiasi motivo avranno occasione di trattenersi in un albergo, potranno riempire uno dei fogli del libretto manifestando in tal modo l'impressione da essi riportata e il loro giudizio nei riguardi di quel determinato albergo. Il foglietto riempito dovrà esserci rimesso in busta chiusa, indirizzandola alla Direzione Generale del T. C. I. - Milano (5), Corso Italia, 10. Se si vuol risposta unire bollo da L. 0,50.

Data la delicatezza della materia, si fa viva raccomandazione di usare la massima serietà, sincerità e obiettività nelle informazioni e nelle critiche, se vi sarà motivo di formularne.

Il Touring da parte sua s'impegna nel modo più assoluto di mantenere la massima discrezione nell'uso delle notizie che gli verranno comunicate *in via del tutto confidenziale*.

CONFIDENZIALE

Risposte brevi e precise.

ALBERGO ____

Via ____

Comune ____

Provincia ____

Aspetto esteriore ____

Aspetto e arredamento dell'ingresso e dell'atrio ____

Servizio di porta e di ricevimento ____

Sala da pranzo:

Arredamento: ____

Pulizia: ____

Servizio di tavola:
- qualità e quantità dei cibi ____
- qualità delle bevande ____
- servizio ____

Camere:

Arredamento: ____

Pulizia ____

Servizio ____

Latrine:

Tipo dell'impianto ____

Manutenzione e pulizia ____

Servizio ____

Bagni:

Tipo dell'impianto ____

Manutenzione e pulizia ____

Servizio ____

Garage:

Impianti ____

Servizio ____

Pensione *(per gli Alberghi di soggiorno)*

Trattamento ____

Prezzi *(in relazione ai servizi offerti)* (1)

Pasti ____

Pernottamenti ____

Extra ____

Servizio (ammontare della percentuale) ____

Servizio in generale:

Premura del Proprietario o Conduttore ____

Personale di servizio:
- pulizia ____
- contegno ____
- premura ____

ALTRE OSSERVAZIONI

____

NOME E COGNOME DEL SOCIO ____

TESSERA T.C.I. N. ____

DURATA DELLA PERMANENZA NELL'ALBERGO ____

DATA ____

FIRMA ____

(1) In caso di abusi nei prezzi, unire a titolo dimostrativo la nota pagata

Non verranno presi in considerazione i foglietti sprovvisti di data, Nome e Cognome e firma del Socio informatore. Inviare sempre in BUSTA CHIUSA alla Direzione Generale del Touring Club Italiano, Milano (5), Corso Italia, 10

(fot. A. Vasari, Roma)

LA SEDE DELLA PRIMA MOSTRA ITALIANA DI ATTIVITÀ MUNICIPALE A VERCELLI.

L'"ATTIVITÀ MUNICIPALE„ A VERCELLI

Il pubblico italiano in generale è piuttosto scettico (v'ha chi sussurra che tale scetticismo abbia la sua base in un beato amore d'inerzia): perciò quando fu annunciato che a Vercelli si sarebbe tenuta una *Prima mostra di attività municipale* furono più i sorrisi ironici che non i consensi incoraggianti. Che diamine! Una Mostra di attività municipale! Ma esiste davvero l'attività municipale? Ma la vita degli uffici municipali non è tutto un seguito di pratiche sonnolenti, di emarginati tardigradi, di rapporti, di registrazioni che perseguitano il cittadino dall'atto di nascita all'atto di morte traverso gli attestati scolastici, gli elenchi di leva, i ruoli delle tasse, le contravvenzioni, e tutte le altre diavolerie che sembran inventate a bella posta per rendere odiosi i municipi e i loro impiegati? E che cosa vi può essere di tanto curioso nella vita municipale che possa interessare il pubblico e non solo l'esercito dei burocrati dalla ciambella ben imbottita e dalle maniche lustre, anche quando non son di lustrino?

Oggi lo scetticismo, il risolino ironico devon esser svaniti dinanzi alla realtà: una realtà magnifica, quale lo stesso infaticabile e fervido creatore e promotore della mostra, il dott. Silvio Ardy, forse non prevedeva, quando tracciava il piano della grande manifestazione. Il pubblico ha dovuto constatare come, accanto alla vita nazionale che trova la sua espressione nell'opera degli enti governativi, un larghissimo e vastissimo compito sia riservato all'azione dei comuni: e come a questo compito essi si dedichino con fervore ed amore, attuando programmi e concretando opere che sembrerebbero audaci se le grandiosità della concezione non fosse accompagnata dalla seria profondità degli studi, di cui quelle opere sono frutto.

Pur troppo i problemi della vita municipale, che sono pure spesse volte imponenti per la loro complessità, e complicati pei molteplici aspetti che possono assumere, sono assai spesso considerati dal pubblico con una leggerezza superficiale che è conseguenza della imperfetta nozione che d'ordinario si ha del rapporto tra cause ed effetti in questi argomenti. Siamo tanto abituati in Italia a considerare la vita di un'amministrazione municipale — e l'indirizzo amministra-

(fot. A. Vasari, Roma)

UN ESEMPIO DELLE SUPERBE DECORAZIONI DELLE SALE DELLE CITTÀ MAGGIORI: IL SOFFITTO DELLA SALA DI PADOVA ILLUSTRANTE I NUOVI QUARTIERI CITTADINI ED I RESTAURI PIÙ NOTEVOLI ESEGUITI NEGLI ULTIMI ANNI.

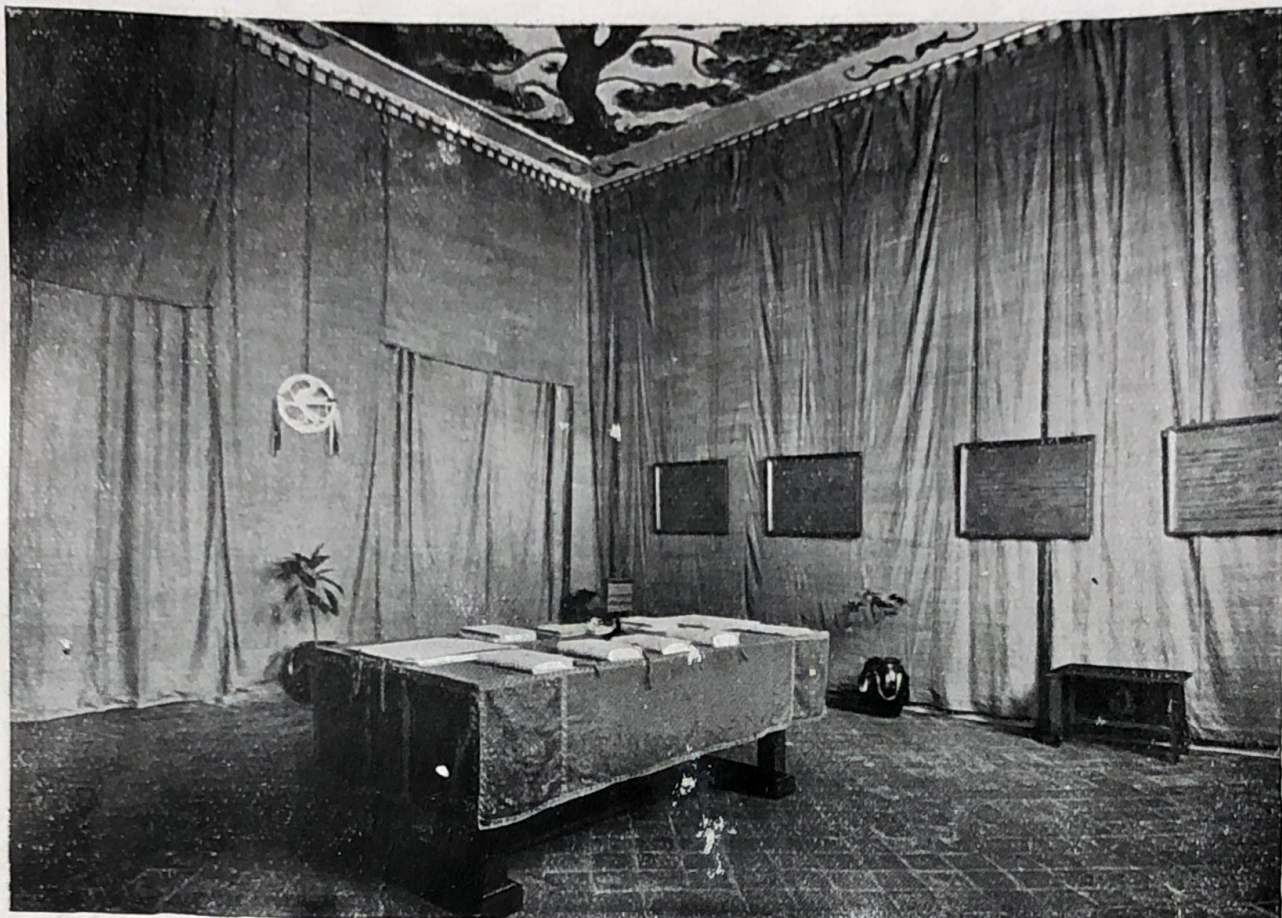
tivo che ne è la manifestazione — come un fenomeno affatto contingente ed effimero, che ci sembra naturale quasi che i problemi municipali possano accontentarsi di soluzioni provvisorie.

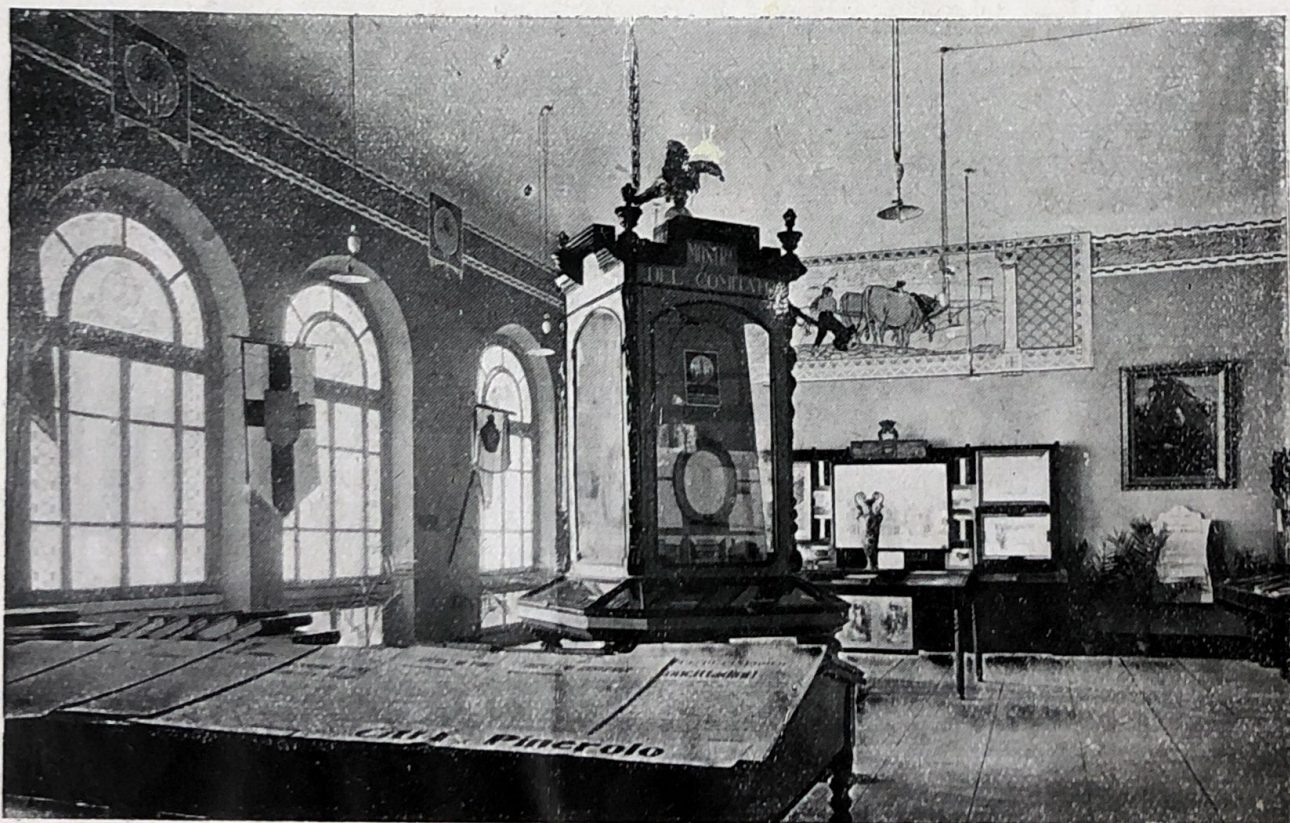
Tanto — par che si dica — fra dieci anni all'amministrazione d'oggi ne sarà sostituita un'altra di altro colore politico e di altro indirizzo amministrativo. Si dovrà inevitabilmente mutar rotta: e quindi, se quello che oggi decidiamo risulterà dannoso, saremo sempre a tempo a prendere un indirizzo opposto a quello odierno.

Così il pubblico finisce a discutere e a giudicare dei problemi municipali più complessi con una faciloneria che è spesso dannosa: non solo, ma assai frequentemente accade che la voce di chi ha veramente studiato quei problemi non trovi orecchie, e soprattutto cervelli, preparati ad intenderla; e così proposte anche ottime siano messe in disparte per un'incomprensione che deriva semplicemente dall'impreparazione del pubblico di fronte ai problemi della vita cittadina.

***

La Mostra di Vercelli ha dunque anzitutto il merito di aver richiamato l'attenzione del pubblico sull'attività dei comuni: attività grande e che — mutate le proporzioni — non è diversa nei grandi municipi da quella dei piccoli comunelli, dove pure spesso si sa avere la coscienza dei compiti del comune e si affrontano le questioni con larghezza di vedute e con giusta preveggenza dell'avvenire.

Ma — dobbiamo aggiungere — ha anche un altro merito. Quello di elevare nell'estimazione del pubblico il corpo degli impiegati comunali, che spesso danno alle loro amministrazioni tesori di intelligenza, di attività, di capacità e sono assai spesso compensati materialmente malissimo, perchè v'è sempre qualche benemerita associazione di contribuenti che per imporre alle amministrazioni le economie non vede altra via che quella di falcidiare gli stipendi, e moralmente male, perchè son rari gli assessori che sappiano rinunciare alla gloriola di farsi belli

(fot. A. Vasari, Roma)

UNA MAGNIFICA SALA DI RAPPRESENTANZA: GENOVA.

(fot. A. Vasari, Roma)

UNA DELLE SALE DELLA « SEZIONE AMMINISTRAZIONE E FINANZA » ALLA MOSTRA DELLA ATTIVITÀ MUNICIPALE DI VERCELLI. NELLA BACHECA AL CENTRO IL COMITATO HA ESPOSTO UN SAGGIO DELLA PROPRIA ATTIVITÀ; SUL DAVANTI UNA DELLE MOLTE « MOSTRE DEL MANIFESTO ».

(fot. A. Vasari, Roma)

UNA DELLE MOLTE «MOSTRE DI SEZIONE» ALLA ESPOSIZIONE DI VERCELLI: QUELLA DELLE OPERE PUBBLICHE.

del lavoro compiuto da quei loro collaboratori che non sono eletti dai voti dei concittadini.

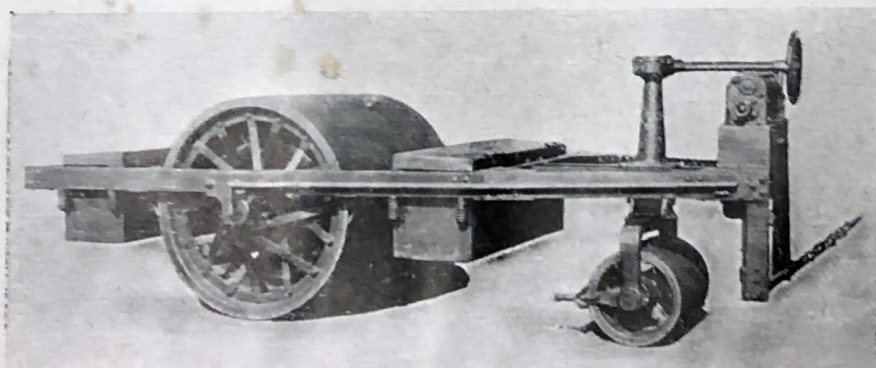
Così accade che di una strada in cattivo stato, di un tegolo che caschi, di una pozzanghera che appesti l'aria colpevoli sono gli impiegati, mentre le costruzioni grandiose di acquedotti, di fognature, di impianti idroelettrici ricordano le amministrazioni che le promossero e non mai, o quasi mai, coloro che le studiarono e le eseguirono, anche se lo studio e l'esecuzione di queste opere può essere il frutto dell'esperienza e della meditazione di tutta una vita.

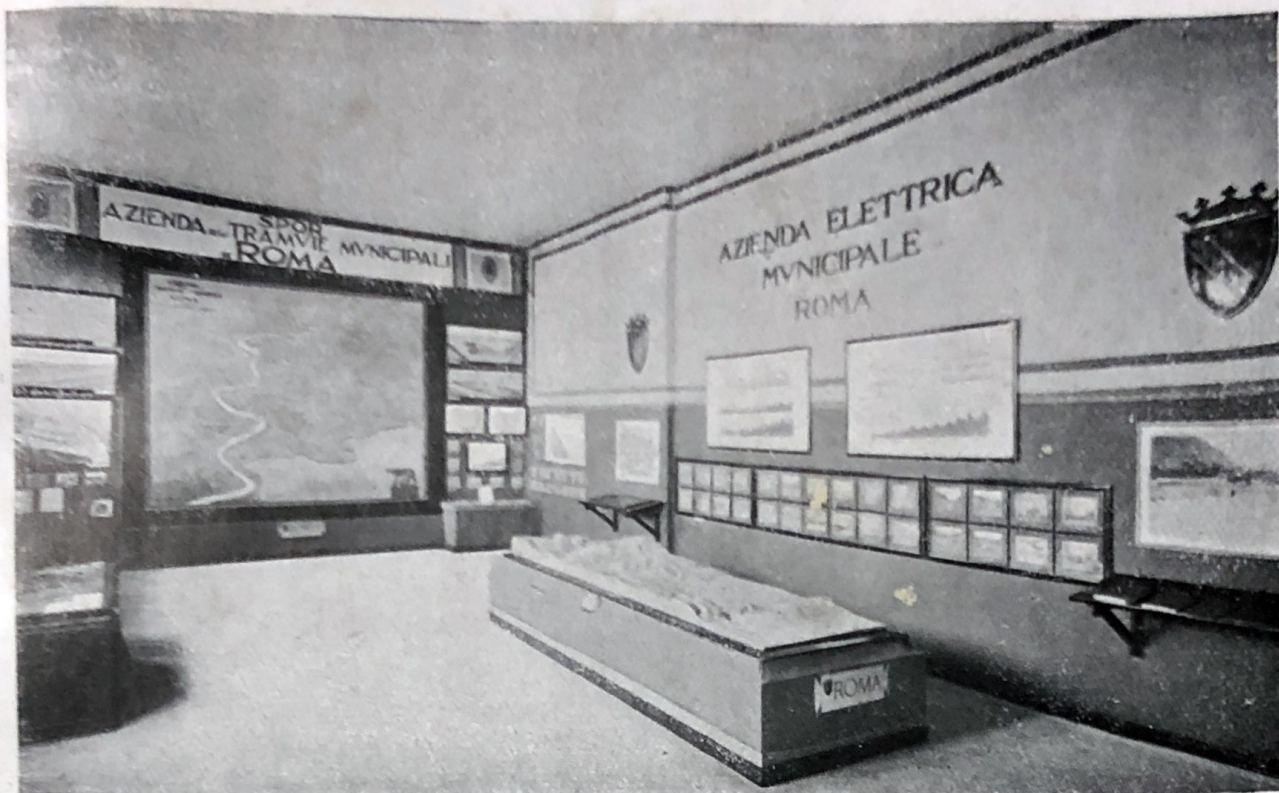
Vercelli ha valorizzato, già in questa prima mostra, l'opera dei funzionari municipali; ha dato loro una coscienza, la quale non avrà certo le manifestazioni che temono le sullodate associazioni di contribuenti, ma li incoraggerà vieppiù nel loro lavoro provvido e modesto, susciterà in loro nuove energie, ciò che tornerà a tutto vantaggio del progresso nazionale.

***

Non va infatti dimenticato che una mostra come questa ha una grande importanza per creare contatti di studio e rapporti sempre più intimi tra coloro che si dedicano agli stessi problemi. È economicamente dannoso il ritentare ciò che già altre volte è stato sperimentato. Perchè non conoscere le ragioni per cui un determinato tentativo ha portato a conclusioni negative? Perchè non indagare in quali condizioni il tentativo potrebbe invece riuscire? E perchè infine non rinunciare ad esperimenti di cui risulti provata l'inutilità?

A Vercelli all'ombra della Mostra di attività municipale si sono tenuti parecchi congressi che da quella mostra hanno preso occasione.

Così quello dei Dazieri,

(fot. G. Maiotto, Vercelli)

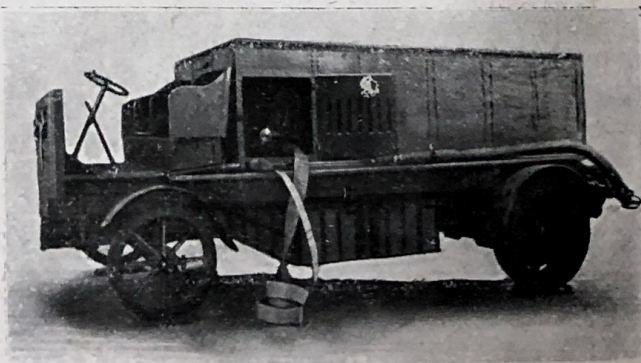
UNA NOVITÀ TECNICA ESPOSTA A VERCELLI: COMPRESSORE STRADALE ELETTRICO.

(fot. A. Vasari, Roma)
LA «SALA» DELLA AZIENDA ELETTRICA MUNICIPALE DI ROMA CON LA GRANDE CARTA DELLE LINEE ESERCITE.

quello degli Ufficiali ed Impiegati dello Stato Civile, quello degli Ingegneri Municipali, quello dei Direttori di Aziende Municipalizzate (Gas, Acquedotti, Energia Elettrica, Tranvie, ecc.). E si sono fatte numerose visite collettive di Amministratori e di Funzionari partiti dai più lontani Municipi d'Italia per rendersi conto del progresso degli altri.

Ecco un'infinità di rapporti stabiliti tra colleghi e un'infinità di conoscenze che daranno frutto a suo tempo: ecco il vantaggio di mettere in comune i frutti dei rispettivi studi per trarne conseguenze di carattere generale e quindi di generale utilità.

In Italia, dove si ha pochissimo l'abitudine di pubblicare il risultato dei propri studi, queste riunioni sono assolutamente necessarie pel progresso degli studi. E quando si pensi che i tecnici e i funzionari municipali, specie nelle grandi città hanno tra mani la materia migliore di studio, che la loro città è come un gran libro aperto dinanzi ai loro occhi, e che essi devono considerarsi come gli indagatori di un enorme laboratorio, nel quale si studiano le leggi che presiedono a fenomeni grandiosi come son quelli che accompagnano la vita di una città, si comprenderà quale enorme interesse generale rappresentino questi convegni per l'avvenire dei nostri municipi.

***

Del resto — ci duole il doverlo constatare — fuori d'Italia si è da lungo tempo compreso quale vantaggio si possa ricavare dalla formazione di funzionari municipali esperti del proprio compito. Non è certo dalle scuole comuni che possono ottenersi le cognizioni necessarie a ben amministrar una città, sia che si tratti di cariche elettive, che di cariche retribuite. Perciò oltre all'istituzione di scuole di studi municipali, dove i più competenti tra i funzionari si fanno un onore di comunicare ai colleghi i risultati della loro esperienza, si sogliono indire periodicamente le cosiddette «Settimane municipali» nelle quali funzionari di particolare compe-

(fot. G. Maiotto, Vercelli)
PER LE MODERNE CITTÀ ITALIANE: ULTIMO MODELLO DI AUTOINAFFIATRICE.

(fot. A. Vasari, Roma)
UN GRANDE PLASTICO MOSTRANTE IL PROGETTO DI REDENZIONE DEL COLLE CAPITOLINO, ESPOSTO ALLA MOSTRA DI VERCELLI.

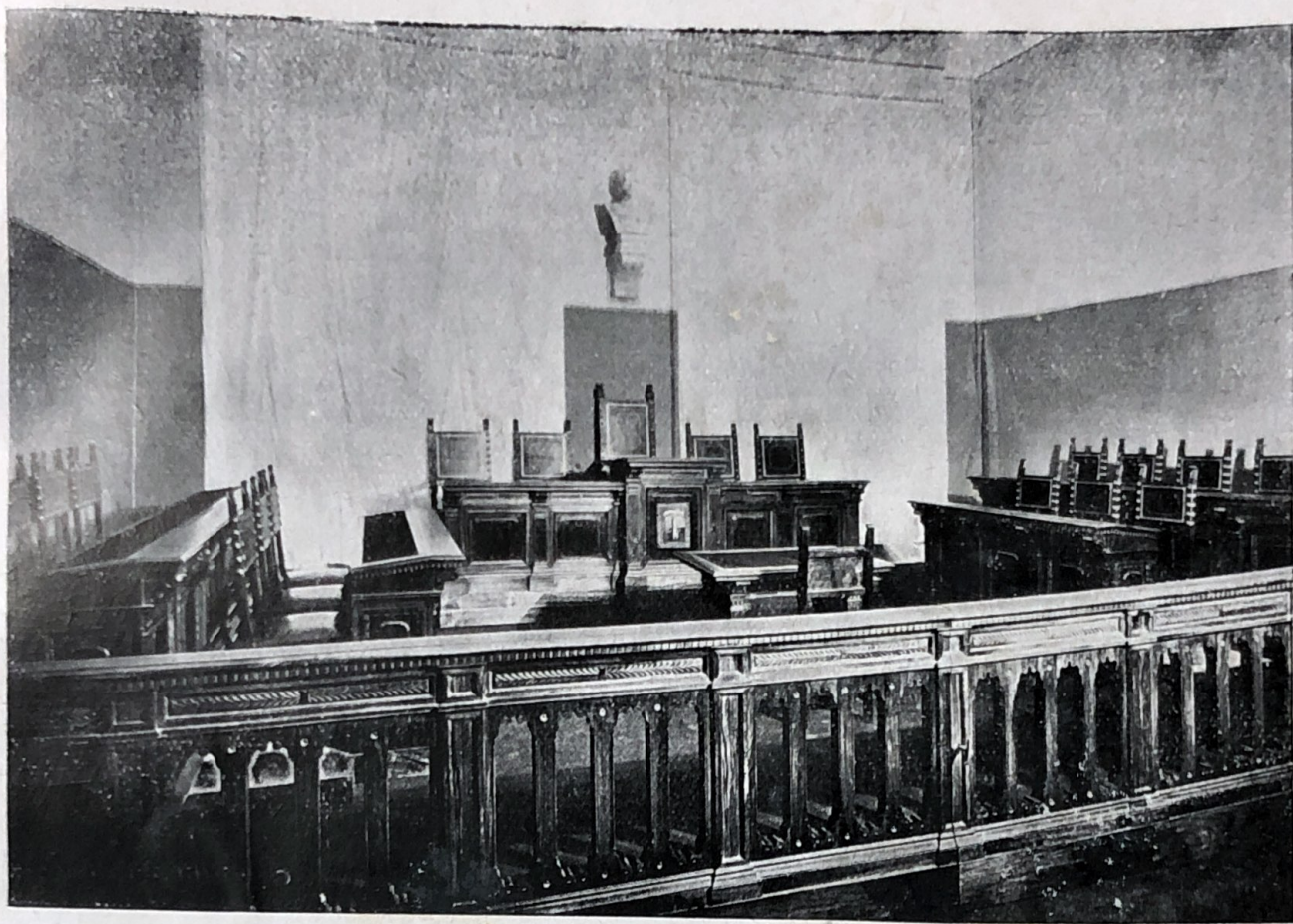
tenza illustrano determinati temi, accettando la discussione coi colleghi, fornendo delucidazioni, dissipando obiezioni. Accanto alle conferenze colle discussioni si suol tenere un'esposizione sugli argomenti attinenti ai temi in discussione, talchè chi partecipa a queste riunioni, può avere una chiara nozione delle questioni che vi si trattano, degli argomenti in favore o contro determinate direttive, delle migliori soluzioni che possono offrirsi in determinate evenienze.

Così si ebbero settimane urbanistiche, settimane di viabilità, settimane di giardinaggio urbano, settimane di edilizia popolare e via via. Ogni anno in Germania, nel Belgio, in Inghilterra si tengono parecchie di tali riunioni che praticamente riescono assai utili ai funzionari e alle amministrazioni che hanno il vantaggio di procurarsi assessori e tecnici ben più consci dell' importanza dei problemi loro affidati di quel che non accadrebbe altrimenti.

***

È in questo senso che forse la Prima mostra di attività municipale di Vercelli potrà aver un seguito anche più glorioso e più proficuo di quel che forse non possa accadere oggi. La quantità del materiale esposto a Vercelli e che — ripetiamo — ha superato le previsioni dei promotori, ha tolto forse a questo primo tentativo una organicità di disposizione che potesse facilitare l'esame di materiale tanto prezioso da parte degli studiosi. Ma chi vorrebbe mai lagnarsene?

È troppo grande la soddisfazione orgogliosa che ci prende percorrendo quelle ampie sale ricolme dei segni di tanto e tanto bello lavoro nazionale, che davvero non ci accorgiamo di qualche dolorosa lacuna. I Comuni del Mezzogiorno — a parte le maggiori città e malgrado un apposito viaggio di propaganda compiutovi fin dal marzo dal Direttore — non hanno partecipato alla mostra troppo largamente, e ciò può sembrarci par-

(fot. A. Vasari, Roma)
LA MOSTRA DEL PIÙ PICCOLO COMUNE D'ITALIA: CLAVIÈRES.

(fot. A. Vasari, Roma)
L'ESPOSIZIONE DI UNA DITTA FORNITRICE DI MOBILI PER GLI UFFICI COMUNALI: UN'ARTISTICA SALA CONSIGLIARE.

ticolarmente spiacevole, perchè è venuto a mancare uno degli aspetti, e non certo dei meno interessanti, della vita comunale italiana.

Ma gli altri quanto hanno esposto! Come non ricordare la squisita sala d'onore di Firenze, riproducente una decorazione recentemente ritrovata nel Palazzo di Parte Guelfa, la suggestiva sala di Roma, quelle severe di Genova e di Bologna, e quella modernissima di Padova, forse una delle più riuscite e che meglio hanno interpretato il carattere della Mostra?

I migliori artisti d'Italia vi hanno lavorato; i Direttori degli Uffici Municipali di Belle Arti, quelli delle Civiche Biblioteche e dei Musei vi hanno inviato gli oggetti più preziosi dell'epoca comunale. Ecco gli antichi codici di Asti, i « Pacta » Vercellesi, i trattati di alleanza fra Comune e Comune; ecco le lauree dell'Almo Collegio Salernitano del seicento, ed il Libro della Catena di Ferro di Nizza Monferrato; e le stole e gli scettri dei Podestà; ecco di Napoli una splendida Mostra Etnografica e del Costume, e di Trieste e di Fiume documenti di una storia dolorosa se pure più recente, che ci fanno rivivere ansie e strazi troppo presto dimenticati.

Ma i documenti dell'attività modernissima dei Municipi d'oggi hanno in questo nuovissimo convegno, com'è giusto, la prevalenza.

Sono gli imponenti impianti elettrici, come quelli di Grossotto, i gasometri, le lunghe condutture d'acqua, fra cui notevole quella di Val Noci in costruzione a Genova, sono i piani regolatori che ricorrono in tutte le sale, in disegni, in prospetti dall'alto, come per Forlì, in plastici, in bozzetti, come quello ammiratissimo del Colle Capitolino; i servizi tecnici, dalle fosse Augias adottate a Torino per la raccolta della spazzatura, ai migliori sistemi di catramatura e pavimentazione delle strade; le case popolari di cento sistemi, da quelle di Castelfranco Veneto a quelle di Torino: e gli Ospedali come quello di Milano a Garbagnate, e le autostrade in corso di costruzione od in progetto, come quella Torino-Milano, esposta da Vercelli che ne è il punto intermedio.

Sono le Scuole, per cui bisogna rilevare con soddisfazione che non solo le grandi, ma anche le piccole città dedicano sforzi e mezzi rilevanti: Carrara che vi profonde i suoi marmi, Imola che ha in esse concentrato ogni sua dimostrazione di attività, come Napoli con la sua caratteristica Nave-scuola Caracciolo, e Bologna con la sua valorosa Scuola Comunale di Arte Tipografica.

E si possono osservare nel Reparto Istruzione anche le prove dell'attività artistica dei Municipi; per esempio quella dei Teatri, con l'Augusteo di Roma e la Scala di Milano.

Anche nella Statistica si sono esercitati i Comuni, e specialmente in quella demografica: i risultati dell'ultimo censimento — da molti Municipi elaborati soltanto per questa occasione — hanno loro dato modo di dimostrare lo stato ed il movimento della popolazione: Bari ha presentato il suo sorprendente aumento dopo il precedente censimento: e la statistica figurata, largamente usata specie da Vercelli, vale a fermare la curiosità del pubblico laddove esso rifuggirebbe dalle nude cifre. I nuovi sistemi di stereogrammi del Comune di Padova sembrano fatti apposta per interessare alla statistica anche gli incompetenti; e questo è già di per sè stesso un buon risultato.

Degne pure di rilievo sono le dimostrazioni dei servizi di Polizia: dai famosi Corpi pompieristici di Torino e di Milano alle antiche divise dei Corpi di Guardie Civiche di Torino, con gli albi d'oro degli atti di valore compiuti, la maggior parte col sacrificio della vita: aspetto non trascurabile del vasto contributo che i funzionari municipali dedicano all'interesse pubblico.

E le Finanze? La questione terribile (e per i Municipi e per.... i contribuenti) dei pesi fiscali è studiata sotto tutti gli aspetti: serie di bilanci, diagrammi delle varie tasse che affliggono l'umanità, confronti fra gli introiti daziari di prima e di dopo la guerra, istruttivi anche nei riguardi del caro-vita e delle nuove condizioni sociali ed il bel bilancio di Tripoli scritto in arabo, ma che pareggia ugualmente....

Troppo vi sarebbe da dire dell'enorme materiale raccolto in queste 50 sale (alcune delle quali lunghe 45 metri) ma non si può tralasciare di accennare all'opera intelligente, infaticabile dell'Associazione dei Comuni Italiani, forte di 4.000 Comuni, che in tutti i modi li assiste e ne incoraggia le iniziative: e particolarmente a quella difficile, ma coronata di splendidi risultati, del suo « Segretariato per la Montagna », che, per l'attività e l'abnegazione del dott. Friedmann, vero missionario di tanta impresa, si è dedicato alla ricostruzione ed al miglioramento delle malghe montane, ed alla costruzione di strade alpestri, affinchè i Comuni possano più proficuamente sfruttare il proprio patrimonio di pascoli e di boschi. E quello di Ampezzo, per esempio, espone a titolo di gratitudine gli interessanti plastici dei suoi antichi e nuovi impianti.

Se le sale di rappresentanza hanno riunito quanto di più caratteristico potevano offrire le varie città italiane, da Fiume a Tripoli, da Torino a Padova a Bologna e a Venezia; nelle altre sale hanno esposto documentazioni, disegni e fotografie una quantità di comuni più modesti, i quali hanno voluto fare qui un'affermazione della loro attività, e del contributo che essi recano al progresso della nazione.

Tale affermazione è doveroso qui segnalare e lodare — non per biasimare gli assenti, chè noi vogliamo che il peccatore si converta e viva.... per la Seconda Mostra di attività municipale — ma perchè dimostra in queste amministrazioni un alto senso di coscienza civica, cioè di quei doveri che un'amministrazione ha verso i propri amministrati, verso i propri funzionari, dei quali deve stimolare l'attività, e soprattutto verso la nazione. Questa coscienza civica — che forse è mancata in qualche grande amministrazione — risulta ben più diffusa di quel che si potrebbe credere forse, se si giudicasse solo partendo dallo scetticismo del pubblico....

Ma poi.... è vero che il pubblico è scettico riguardo all'attività municipale? Lo era, forse. Dopo la Mostra di Vercelli nessuno ha più il diritto di esserlo.

CESARE ALBERTINI.

FOIANO DELLA CHIANA E MARCIANO

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
FOIANO
S. FRANCESCO - IL SANTO
(TERRACOTTA INVETRIATA).

Foiano fu, quasi senza interruzione, un munito castello di confine della Repubblica fiorentina nei tempi in cui milizie municipali, ovvero eserciti mercenari al servizio di grandi ambizioni politiche, turbavano la vita semplice di quell'angolo della campagna toscana; oggi è una piccola città, la vera capitale della Val di Chiana redenta.

Non si stupiscano i lettori: si deve proprio parlare di una Val di Chiana redenta, di una terra cioè riconquistata, palmo a palmo, al lavoro, anzi ad una produzione agricola che le diede una grande floridezza economica. Questa pianura amplissima fra i monti di Arezzo e di Cortona, il Trasimeno e le colline senesi, fu prospera nell'epoca romana ma, durante il Medio Evo, divenne sinonimo di luogo malsano: basta il triste accenno che rimane nel divino Poema (*Inferno* XXIX, 46-47) dei suoi spedali popolati «tra il luglio e il settembre» di malarici doloranti nel delirio della febbre.

I centri maggiori: Cortona, Castiglion Fiorentino, Civitella, Monte S. Savino, aretini; Lucignano, Sinalunga, Montepulciano e Chiusi senesi, la guardarono per secoli dalle loro alture salubri mentre essa languiva in uno squallore di morte. Ma l'uomo iniziava una lotta (durata dal '300 all' '800), tenace nel voler ridonare la fertilità antica alle sue terre, nel volerla rendere popolosa e ricca mediante l'opera vasta delle bonifiche. Due sistemi si alternarono in questa opera di redenzione: quello per alluvione, attuabile mediante le colmate, e quello per essiccamento. Fra coloro che si interessarono al problema ricordo per primo Leonardo, del quale esiste nella Biblioteca di Windsor una mappa di Val di Chiana; poi Antonio da S. Gallo il Vecchio, Baldassarre Peruzzi, Galileo, Torricelli, il Gaci, il Fossombrone, il Manetti, il

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
FOIANO
S. FRANCESCO - S. CHIARA
(TERRACOTTA INVETRIATA)

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
FOIANO - S. FRANCESCO.

Ora nella valle è una pienezza opulenta di messi e di viti che la spartiscono col ritmo maestoso dei loro tralci a festoni pendenti da grandi alberi: in mezzo ad essa potrebbe apparire Cerere regina.

Foiano sorge in un altipiano ed ai suoi piedi scorre il Canal maestro della Chiana. Il vecchio Castello di confine ebbe a risentire per primo, data la sua posizione geografica, gli effetti delle bonifiche: nel 1525 cedeva il suo territorio allagato ad Ippolito de' Medici che si assunse di disseccarlo; così cominciò la sua prosperità agricola e di conseguenza anche il suo rinnovamento edilizio.

Invece le sue vicende storiche

(fot. dell'Autore)
In alto: FOIANO - PORTA DEL VECCHIO CASTELLO IN PIAZZA DELLA COLLEGIATA. - *In basso:* FOIANO - LA TORRE DEL COMUNE (1781).

Possenti. E col tributo di fervidi ingegni si riuscì ad invertire il corso della Chiana, del pigro fiume che s'impaludava nella pianura e l'avvelenava, in origine affluente del Tevere, oggi sviato all'Arno fra diritti argini erbosi, da Chiusi ad Arezzo. Ho detto che la bonifica fu lenta: alla metà del '500, il fiume dal porto di Puliciano scendeva in Arno, dal porto di Brolio nel Tevere; fra i due porti si stendeva per circa 8 miglia, stagnante e putrida una palude. Poi fu continuato il lavoro che ammiriamo compiuto per saggezza di governi verso i quali Arezzo conserva segni di gratitudine nelle statue dei Granduchi Ferdinando I (1595), Ferdinando III (1822) e dello statista Vittorio Fossombrone (1863).

sono quasi tutte anteriori e anteriore è quasi interamente la sua produzione artistica.

(fot. Alinari)

FOIANO - CHIESA DELLA COLLEGIATA - LA MADONNA DELLA CINTOLA (A. DELLA ROBBIA).

Del duplice cerchio da cui Foiano era circondata, il primo di forma ovale dovuto ai fiorentini (1383) che ne ebbero lo stabile possesso dopo un breve dominio di Perugia, è

quasi del tutto scomparso; il secondo, a triangolo equilatero, della fine del '400, c'è sempre: consta di una bella cortina di mattoni che apparisce attraverso alle aggiunte e i rifacimenti moderni e conserva ancora due porte e qualche robusto torrione sporgente ma smozzicato.

Intorno a questo nucleo, si svolgono strade ampie e si elevano nuovi fabbricati. Anche entro la vecchia cerchia, Foiano fu trasformata: la piazza maggiore ha il suo Palazzetto comunale con porte e finestre cinquecentesche, una loggia e una torre del '700 dovuta, quest'ultima assai decorosa (1781), al senese Leonardo di Vegni. E le sue vie hanno qualche bell'edificio in cui il rosso acceso del laterizio fa pensare al colore di Siena sebbene all'arte senese del Medio Evo, Foiano non debba nulla. Essa, l'abbiamo detto, fu castello dei fiorentini: anzi diede ai suoi dominatori prova di tenace fedeltà nel resistere alle truppe invadenti di Ferdinando Duca di Calabria (1452), permettendo alla Repubblica di prepararsi e di opporsi validamente all'esercito napoletano; onde Firenze la tenne cara e ne accrebbe e ne aggiornò le fortificazioni. Anche nel campo dell'arte, la sua soggezione a Firenze è completa; ma Foiano predilige la scultura alla pittura con quell'amore al plasticismo, naturale in una terra che aveva prossime le città etrusche di Arezzo, di Cortona e di Chiusi. Ed ama la scultura rivestita delle lucide policromie dei Della Robbia e l'ospita in ognuna delle sue chiese che conservano la parte più nobile delle sue tradizioni.

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

FOIANO - CHIESA DELLA COLLEGIATA
INCORONAZIONE DELLA VERGINE E SANTI (LUCA SIGNORELLI E AIUTI).

Nella Collegiata — un ampio edificio privo di carattere — ci viene incontro Andrea della Robbia con la sua Madonna della cintola che è fra le pale più belle della maturità dell'artista, una glorificazione non tanto della Vergine pensosa quanto dell'infanzia fiorente nelle teste dei putti alati che adornano persino la predella e la cornice; e della giovinezza sana rappresentata dagli angeli che risaltano sull'azzurro del fondo. Ai piedi, l'arca sepolcrale, poeticamente fiorita di gigli. S. Tommaso riceve il dono prezioso; gli altri apostoli non sono presenti, mentre, per influsso della idea francescana predicata in pieno quattrocento da S. Bernardino da Siena, il mite Santo di Assisi assiste devoto e un po' stupito al miracolo. A fianco della predella sono altre due piccole figure genuflesse, serene nella loro convinta preghiera, semplici nei loro abiti modesti, le quali, pure cercando di turbare il meno possibile la scena divina, non nascondono la loro soddisfazione nell'esser presenti in quest'opera d'arte. Noi leggiamo tuttora il loro nome: Quirino Seriacopi e Monna Jacopa, sua moglie, accompagnati dall'iscrizione che ricorda come il

(fot. Brogi)

FIRENZE - PALAZZO VECCHIO - BATTAGLIA DI MARCIANO (G. VASARI).

primo avesse «fatta fare» la pala e come questa fosse compiuta il 12 aprile 1502.

Due statue in terra cotta policromata, un po' più tarde, a lato di un bel Crocefisso ligneo quattrocentesco si veggono in questa chiesa dove figura anche una tavola ordinata il 24 marzo 1522 a Luca Signorelli. Nell'archivio della Collegiata si conserva tuttora la ricevuta che l'artista sottoscriveva con mano tremolante il 14 giugno 1523, quattro mesi circa prima della sua morte. Il documento ci richiama l'episodio narrato dal Vasari che ricorda di aver veduto il pittore, un «buon vecchio tutto grazioso e pulito» accompagnare ad Arezzo la pala destinata alla Confraternita di S. Gerolamo. Forse egli volle condurre personalmente sino a Foiano la sua ultima fatica e, saldato del suo avere, fece di suo pugno la quietanza.

(fot. R.R. Gall. Uff., Firenze)
FOIANO
S. MARIA DELLA FRATERNITA - MADONNA COL BIMBO (MANIERA DI LUCA DELLA ROBBIA).

Il dipinto figura la Incoronazione della Vergine con Angeli e Santi, fra i quali si scorge di profilo il Rettore Mazzarelli committente, e nella predella ha quattro storie della vita di San Martino.

In quest'opera troviamo il riflesso delle cose maggiori del grande maestro di Cortona, ma in alcune parti di essa, come traduttori del cartone un po' pletorico, riconosciamo i discepoli che

(fot. dell'Autore)

FOIANO
CAMPANILE DI SAN MICHELE.

(fot. Alinari)

FOIANO - CHIESA DI S. FRANCESCO - CRISTO IN GLORIA E [illegible]NTI ([illegible] DELLA ROBBIA).

la Verna in Casentino. Fra gli aiuti, fu certo il figlio Giovanni riconoscibile nella predella spartita da due vasi ansati e da mazzi fioriti, dipinti abilmente come la figura del donatore che prega in ginocchio a sinistra.

S. Michele ha anche un bronzo prezioso, una Madonna col Bimbo della maturità artistica di Andrea Sansovino, oltre a cose minori quali un Crocefisso in legno della fine del quattrocento ed una pala di scuola bolognese, giusto di un secolo, più tarda, arrivata chi sa come sino a Foiano.

Potremo dimenticare, nella nostra visita, la Trinità, un oratorio a croce greca del sec. XVI coperto da una cupola a splendenti mattonelle policrome; ma non la chiesa di S. Francesco, fuori della cinta del Castello, alla fine di un viale recente chiomato di alberi e abbellito di nuove costruzioni. È un leggiadro edificio a tre navi con cupola ottagona, sorto nel sec. XV ma rifatto all'interno e decorato di stucchi settecenteschi. Un arioso loggiato aggiunto nel sec. XVI, lo precede e ne copre in parte la fronte e l'originario campanile di cotto. Tuttavia noi non siamo giunti fin qui per l'architettura che è comune a quella delle altre chiese francescane coeve, bensì per le opere d'arte che vi rimangono. Nel coro sono [illegible]i gli stalli del Rinascimento a sobri in[illegible] geometrici e vi resta una tavola della bottega di Andrea della Robbia dalla quale in mezzo agli angeli, un Cristo pieno di [illegible] accoglie le preci della Vergine e del

aiutavano l'artista nella fiorente bottega, e specialmente Tommaso Bernabei detto il Papacello.

Un'altra squisita scultura invetriata ci aspetta in Santa Maria della Fraternita: la statua della Vergine che tiene il Bambino nudo, un piccolo atleta robusto, espressione di schietto naturalismo fiorentino da ravvicinarsi a certi bei putti di Luca della Robbia

In San Michele, già chiesa dei Domenicani, col campanile in cotto del sec. XV snello e civettuolo nel rosso caldo del mattone, è un'altra Robbia della bottega di Andrea, con Cristo che ascende al cielo, riduzione di quella dello scultore per la Chiesa Maggiore del-

Battista protettori di Foiano cui si aggiungono San Francesco e S. Antonio nel raccomandare il castello che si vede nel fondo. Una Annunciazione e una Natività adornano la predella con due devoti committenti i quali non vollero, come Quirico e Jacopa Seriacopi, rivelarci il loro nome.

Altre sculture invetriate e policromate con colori stridentissimi e di arte meno fine sono sparse per la chiesa: fra queste un gruppo delle Pie Donne che doveva far parte di una grandiosa composizione, insieme con le due figure che fiancheggiano il bel Crocefisso della Collegiata.

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
FOIANO - CHIESA DI S. FRANCESCO - GRUPPO DI TERRACOTTA INVETRIATA.

Dopo il suo risorgimento economico, nella cittadina clanense le arti figurative tacciono: le sue chiese non ricevono più nessuna opera degna di stare a fianco di quelle che abbiamo ricordate, in parte per colpa delle arti medesime che in Toscana si erano avviate a decadenza. Bastano comunque le sue terrecotte conservate con religioso rispetto fino a noi, a dare anche oggi a Foiano il carattere di un piccolo e piacevole museo robbiano.

***

In antitesi con Foiano, cittadina in continuo progresso, sta la vicina Marciano, piccolo paese posto sulla stessa linea di alture che si culla oggi nel rammentare anzichè le sue nobili origini etrusche (nei dintorni fu ritrovato un ipogeo e si rinvennero certe sculture frammentarie ora nel Museo di Arezzo) Fanfulla da Lodi! Massimo d'Azeglio fa morire a Marciano il famoso eroe della sfida di Barletta il giorno innanzi la battaglia di Scannagallo e i buoni marcianesi, con un curioso senso di romanticismo, dedicarono alla sua memoria una lapide ed al suo nome intitolarono una piazza.

Cose di prim'ordine non possiede la chiesa plebana restaurata nel 1750, dove non sono nemmeno la tavola e l'affresco di Niccolò

Soggi lodati dal Vasari; e nulla ha la chiesuola del Crocefisso preceduta da una loggia del cinquecento.

Quanto a Marciano ci interessa di più è il perimetro rettangolare delle mura e i robusti torrioni e la rocca in rovina, cinta di un bel ballatoio ad archi acuti di stile fiorentino. Fu infatti Firenze che la conquistò nel 1384 (prima il Castello era appartenuto ai Tarlati) e le diede il suo stemma e cinse la vecchia rocca di nuove mura e la munì di torri e baluardi e forse la rinnovò dopo che un capitano di ventura, Bernardino della Barda, impadronitosene nel 1439, ne fu cacciato; unico episodio questo che interrompe la vita monotona del bel castello di Val di Chiana.

(*fot. dell'Autore*)
In alto: MARCIANO - IL CASTELLO.
In basso: FOIANO - LE MURA.

Ma quella famosa battaglia che procurò ai Medici la Signoria di tutta la Toscana si suol nominare da Marciano quantunque avesse luogo a Scannagallo, una angusta valletta nei pressi di Foiano.

Quali precedenti condussero alla battaglia di Marciano? Dal gennaio del 1554 Siena assediata da un forte esercito di tedeschi, di spagnuoli e di italiani, inviato da Carlo V, al comando di Giangiacomo de' Medici Marchese di Marignano, difendeva la sua libertà contro il Duca Cosimo I che aspirava a conquistarla. Piero Strozzi esule fiorentino era a capo dell'esercito senese e con lui si trovavano molti nobili di Firenze insofferenti del dominio mediceo, aiutati da Enrico II Re di Francia che aveva provveduto armi, soldati e

persino certe bandiere fregiate della sua iniziale, nelle quali spiccava sul fondo verde il noto verso dantesco: « Libertà vo' cercando ch'è sì cara ».

Lo Strozzi nell'uscire da Foiano sottomessa con le sue milizie composte di italiani, guasconi e grigioni, si fermava a Scannagallo, il campo che nel nome sembrava consacrato da un antico episodio di sangue, avendo di fronte l'esercito cesareo. La mattina del 2 agosto, non sembrandogli prudente attaccare il nemico, egli cominciava la sua ritirata verso **Lucignano** della qual cosa profittò accortamente Giangiacomo de' Medici che mosse all'assalto ed ebbe la vittoria.

La battaglia aveva oltrepassati i limiti di un fatto d'arme regionale non tanto per le diverse nazionalità dei combattenti e per le ambizioni che erano in giuoco — l'Imperatore contro il Re di Francia — quanto — sopra tutto — per il contenuto ideale della lotta. Quattromila morti intrisero di sangue il terreno e con la sconfitta dello Strozzi che fuggiva ferito a Lucignano e poi a Montalcino, riceveva un colpo mortale la libertà di Siena costretta a cedere — dopo disperata resistenza — il 17 aprile 1555.

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

BARTOLOMEO AMMANNATI - IL TEMPIO DI SANTA VITTORIA PRESSO FOIANO.

A Scannagallo furono conquistati 103 vessilli e furon portati a Firenze ed esposti alle finestre di Palazzo Vecchio dove più tardi l'avvenimento era celebrato ufficialmente nell'arte da Giorgio Vasari. Questi nel 1571 coll'aiuto di Jacopo Zucchi componeva a Roma un cartone e nello stesso anno affrescava la battaglia nel Salone dei Cinquecento col proposito di rappresentarne, se io non mi sbaglio, il momento decisivo quale ci è narrato da Bernardo Segni: in primo piano l'avanzare della cavalleria leggera del Conte di Santafiora che provoca la fuga dei cavalieri di Piero Strozzi comandati dal giovane Conte della Mirandola; in secondo piano l'immediato irrompere delle fanterie.

Sul colle di Scannagallo, come ossario ai caduti, Cosimo I eresse un tempio per commemorare sotto il velame di una falsa pietà, la sua potenza ormai incontrastata nella Toscana. La Santa Vittoria, un ottagono sul quale si arrotonda la cupola coronata da una sobria lanterna, fu ideata da Bartolomeo Ammannati tutta in mattoni e listata da pilastri e membrature in pietra che accentuano il valore della sua massa. Sulla linea delle colline ondulate il tempio si profila contro il cielo come una serena visione di bellezza inconscia del significato che volle imprimerle il suo fondatore.

M. SALMI.

31 dicembre!

Scade, lo ricordiamo, il termine utile per la presentazione di nuove iscrizioni a Vitalizio (o passaggio da annuale e quinquennale a Vitalizio) agli effetti della partecipazione al

II° Concorso di propaganda per i Vitalizi

Riportiamo ad incitamento dei nostri lettori propagandisti le modalità del Concorso.

a) **Premi in denaro:** Sono 21: uno da **5000 lire**, dieci da **1000 lire**, dieci da **500 lire** (in totale **ventimila lire**) e saranno assegnati a coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio.

b) **Collezioni complete della Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000.** Se volete avere *gratuitamente* la classica carta d'Italia del T. C. I. in 59 fogli dovete affrettarvi a presentare prima del 31 dicembre dei nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio;

se ne presentate **tre,** potrete ritirare i 59 fogli alla Sede del T. C. I. in Milano;

se ne presentate **quattro** riceverete i 59 fogli a domicilio (in Italia e Colonie) o potrete ritirare alla Sede in Milano l'intera collezione in elegante cartella;

se ne presentate **cinque** collezione e cartella vi saranno spedite a domicilio (in Italia e Colonie).

Le modalità per la partecipazione al Concorso sono le seguenti: Chi concorre ai premi di massimo assoluto (in denaro) rinuncia agli altri premi o quanto meno concorre ai premi in denaro unicamente con quel numero di Soci Vitalizi per la presentazione dei quali non fece richiesta dei premi consistenti in fascicoli della *Carta d'Italia*.

Le domande di nuovi Vitalizi o di passaggio da annuale a Vitalizio devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due, concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Gli annuali del 1924 che abbiano già versata la quota 1925 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni, perciò versano L. 140 (estero L. 240). Non sono ammessi gli elenchi pel Concorso che perverranno al Touring dopo il 31 dicembre 1924, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

L'inscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring, ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia, entro il 31 dicembre 1924, l'elenco dei Vitalizi da essi presentati (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo*. Ciò è assolutamente necessario per evitare confusioni per omonimie. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Le modalità d'estrazione verranno rese note ai Soci in tempo utile.

31 dicembre!

Scade anche il **Concorso "Luigi Brioschi„ per un Manuale di Educazione della Volontà.**

Si tratta, lo ricordiamo, di una gara alla quale possono partecipare tutti i cittadini italiani; il Manuale deve essere scritto in lingua italiana; non deve risultare di mole superiore a una sessantina di pagine a stampa in 32°, corpo 8; cioè, approssimativamente, di 1250 lettere per pagina. Deve presentare le seguenti caratteristiche: essere semplice, chiaro, essenzialmente pratico, accessibile a chiunque possieda una media cultura; mettere in luce, in forma introduttiva, i vantaggi dell'Educazione della volontà e dare poi le norme perchè ciascuno possa meglio educare la propria.

Al vincitore sarà assegnato un premio unico, indivisibile di **ventimila lire.** Un premio speciale di **mille lire** potrà essere assegnato al migliore tra i lavori presentati e che siano stati compilati da un ufficiale di un Reparto di Alpini o di Artiglieria da Montagna.

Le norme del Concorso, alle quali ogni concorrente si deve attenere, vengono inviate a chiunque faccia richiesta con semplice biglietto da visita recante la sigla *B. C. B.*

UN GALLEGGIANTE LEGGERO PER ESEGUIRE MISURE DI PORTATA - MISURA SUL FIUME ARNO (SEZIONE DI PISA).

CHE COSA SI FA IN ITALIA PER STUDIARE IL PATRIMONIO IDRICO NAZIONALE

La varia fisonomia dei fiumi.

Chi abbia viaggiato fra Roma e Milano e fra Codogno e Mantova non molte volte, ma in stagioni diverse, non può non aver posto mente alla notevole varietà dei corsi d'acqua. Il Tevere da Roma ad Orte non ha il carattere del tronco a monte di Orte. La influenza della Nera è sensibilissima sul regime, cioè sull'andamento della portata massima, media e minima. Così l'Arno dall'uscita dal Casentino a Firenze a volte sembra un torrente a volte un fiume. Di là dell'Appennino il Reno si presenta come uno dei torrenti più lavoratori dell'Appennino emiliano, con un regime che non troviamo ripetuto a puntino nel Panàro, nella Secchia e negli altri affluenti di destra del Po che il rettifilo ferroviario Modena-Parma-Piacenza attraversa su lunghissimi ponti. Se non si è avuta occasione di passar su quei ponti in epoche di piena non si ha la ragione di tutto quel costoso impianto di ponti in muratura su alvei vastissimi che gran parte dell'anno mostrano la ghiaia asciutta dei loro greti. Lo stesso Po a Piacenza non ha una fisonomia costante. Gli isolotti di sabbia, non sempre nel posto in cui si videro la volta precedente, invadono a monte ed a valle dei due ponti tutto il vasto alveo. Ma se a Codogno si dovesse prendere il diretto per Mantova, l'aspetto dell'Adda e dell'Oglio direbbe che il regime di fiumi regolati da laghi è molto diverso da quello dei torrenti emiliani. Ben altri aspetti assumono poi i fiumi delle regioni meridionali che ricchi di acqua limpida attraversano incantevoli vallate nei mesi primaverili, mentre scorrono violenti nell'autunno inoltrato e nell'inverno per le ragguardevoli masse di acqua che trasportano. E nella Sicilia e nella Sardegna i corsi di acqua maggiormente presentano i caratteri torrentizii, cosicchè si attraversano impune-

mente nei mesi di siccità e costituiscono all'incontro immensi pericoli allorchè voluminose quantità di acqua vengono convogliate in precipitose piene. Insomma quasi ad ogni passo in Italia la fisonomia dei fiumi varia e muta il loro regime. Ed allora nel pubblico subentra la curiosità di conoscere le ragioni di queste differenze. Lo studio dell'ambiente naturale è stato paragonato a quello delle massime disuguaglianze.

TELEFERICA PER MISURE DI PORTATA. CARRELLO IN TUBI DI ACCIAIO.

STAZIONE DI CASALECCHIO (RENO - SEZ. DI BOLOGNA).

Le malattie dei fiumi.

Fra le vittime delle disuguaglianze geografiche una delle meno fortunate è proprio il fiume, organismo complesso, con una sua storia ed una sua biografia, che sopporta le conseguenze di errori altrui commessi anche lontano dalla sua zona d'influenza.

Il fiume è un vero organismo vitale, e ci dà la sua fisonomia normale intrammezzata da periodi anormali. Ha le sue malattie, che ora sono di crescenza, ora di maturità ed ora di vecchiaia. Non tutte a carattere cronico.

Parecchie si possono guarire. Ma bisogna conoscerle in se stesse e in rapporto all'ambiente. Perchè, come in noi uomini, anche il fiume ha malattie che si possono dire accidentali ed altre chiamare professionali.

E ci sono per lui anche le malattie epidemiche, le quali colpiscono in un dato tempo parecchi individui alla volta.

Lo Stato, al quale dovrebbe stare a cuore anche la salute dei fiumi, anzi in modo precipuo, si è sempre preoccupato di dover studiare la vita dei corsi fluviali.

Preoccupazione che ha dato sviluppo a indagini varie, saltuarie, non sempre coordinate e concomitanti, per virtù delle quali qualche cosa sappiamo ora su una certa vita di certi fiumi italiani. Ma non è completa l'opera di studio, e non è paragonabile in Italia a quella compiuta in altri paesi.

La solita malinconia ci prende tutte le volte che paragoniamo le spese per lo studio di argomenti vitalissimi, ma non di immediata utilizzazione, in Italia e all'Estero. Per esempio lo studio di un fiume e delle sue malattie ha bisogno di molte conoscenze: non basta misurarne le portate in certe epoche, non è sufficiente misurare qua e là la pioggia caduta, ma è indispensabile conoscere la struttura geologica del bacino e il rivestimento agrario del suolo. Opere di bonifica ed altre complesse opere pubbliche non giovano o non sono progettate a ragion ve-

PASSERELLA DI PONTE VENTURINA. (RENO - SEZIONE DI BOLOGNA).

duta se non hanno tutti gli elementi costituenti la fisonomia complessa di un corso fluviale.

Ciò che si fa in Italia.

In Italia si è cominciato bene, come sempre. Nel 1867 la Commissione idrografica aveva il compito di coordinare le ricerche meteorologiche e quelle idrografiche. Non era tutto, ma meglio di nulla. Senonchè nel 1878 fu abolita e le due indagini proseguirono disunite.

Le ottime memorie illustrative di alcuni fiumi italiani, iniziate dal compianto ingegnere Zoppi e continuate dal Perrone, risentono di tutta la saltuarietà dei contributi geologici e meteorologici. Si potevano misurare le portate di tutti i costituenti di un fiume, ma non si potevano coordinare al regime delle piogge e dello scioglimento delle nevi, perchè mancavano i dati. Il concorso dei vari rami di un bacino fluviale al regime di piena era intuito ma non dedotto. Ed era un grave malanno.

IDROMETRO REGISTRATORE DI CASALECCHIO. (RENO - SEZIONE DI BOLOGNA).

Irregolare era la distribuzione delle stazioni pluviometriche. Difatti mentre esse apparivano piuttosto numerose nelle zone di pianura, si diradavano nelle valli. Apparivano come punti isolati nelle località con orografia complessa e mancavano in alta montagna. Così si trovavano larghe e vaste lacune proprio in quei luoghi ove le precipitazioni avvengono copiose, spesso irregolarmente distribuite e più rapidamente defluenti.

Nelle località ove le precipitazioni nevose presentavano molta frequenza, mancavano appositi pluviometri; mentre nelle località di non facile accesso mancavano i pluviometri totalizzatori, per la misura complessiva delle precipitazioni cadute alle maggiori altitudini.

IDROMETRO REGISTRATORE DI ASCOLI PICENO (TRONTO-SEZIONE DI BOLOGNA) - IN DISTANZA SI VEDE LA TELEFERICA PER LE MISURE DI PORTATA.

Tutto ciò avveniva mentre l'opera statale si dirigeva all'attuazione di opere di difesa idraulica e alle sistemazioni montane e fluviali nelle regioni ove nuove forme di industrie si affermavano; l'opera di sagaci agricoltori intensificava l'utilizzazione delle acque di irrigazione e quella di tecnici valorosi si dirigeva all'impiego delle acque per produzione di energia.

Per rimuovere questo stato di cose, più risentito dove era intimo il contatto con paesi che studiavano perfettamente il regime dei fiumi, nel 1907 venne istituita, a cura del R. Magistrato alle acque, la raccolta metodica di tutti gli elementi per la migliore illustrazione dei corsi d'acqua che numerosi solcano le fertili terre della pianura adriatica, comprese tra l'Adige e l'Isonzo. Nel 1912 analogo servizio fu istituito pel bacino del Po. Così venne iniziata l'unificazione e il coordinamento tra le osservazioni meteorologiche, specialmente quelle di pioggia raccolte in una adeguata rete, e le osservazioni idrometriche in due princi-

PLUVIONIVOMETRO INSTALLATO A S. PELLEGRINO IN ALPE (QUOTA m. 1525). CONTROLLA IL TOTALIZZATORE POSTO SULL'ALPE DI S. PELLEGRINO.

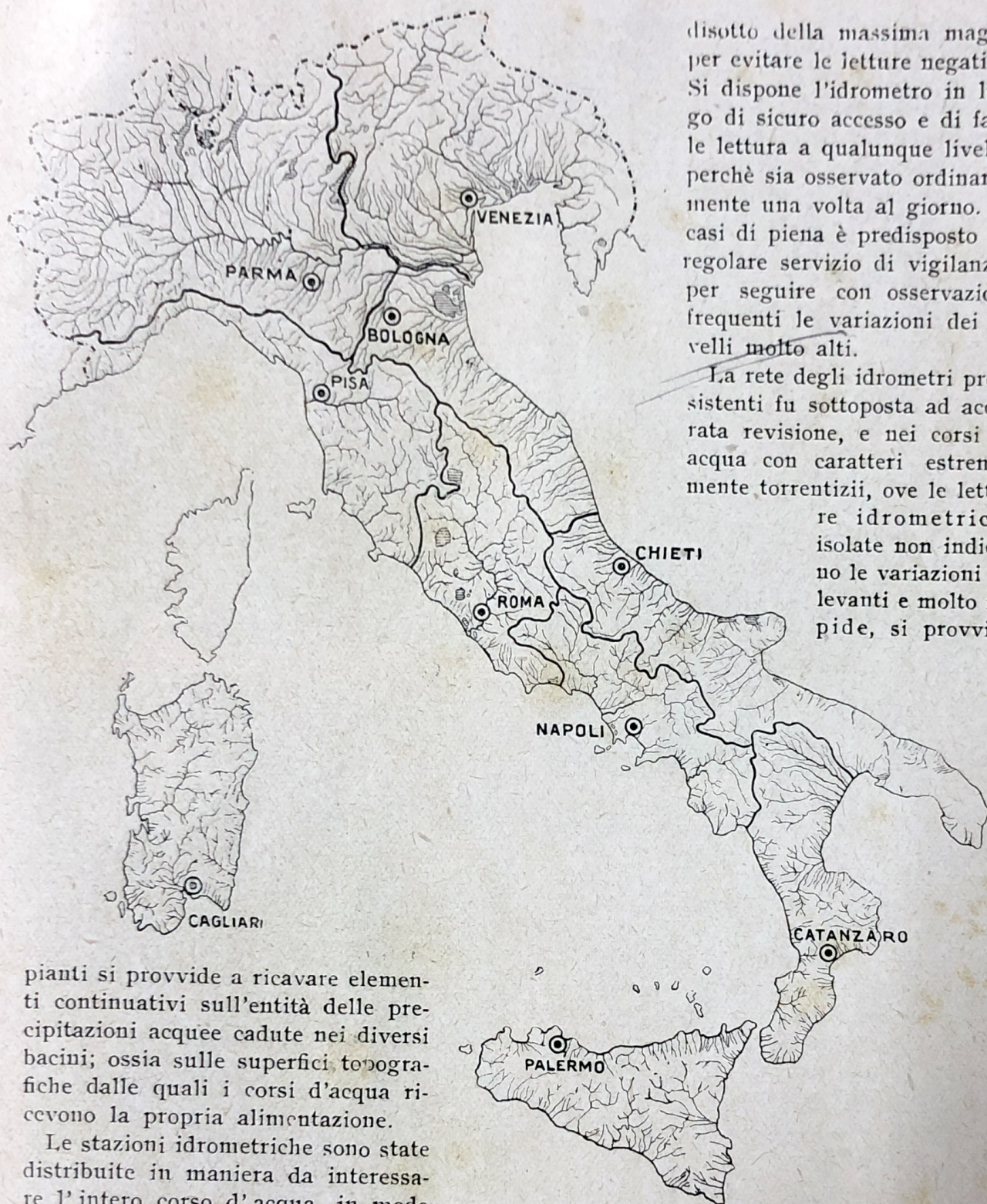
pali domini idraulici. Una provvida legge, verso la fine del 1917, estese il servizio idrografico alla rimanente parte dell'Italia. Il servizio stesso veniva affidato ad otto sezioni regionali del Genio Civile, aventi giurisdizione sopra zone idrograficamente definite, di estensione dai 20 mila ai 30 mila kmq. Le otto sezioni hanno sede a Bologna, Pisa, Chieti, Roma, Napoli, Catanzaro, Palermo e Cagliari. Insieme con gli uffici già esistenti del R. Magistrato alle acque (Venezia) e del Po (Parma) costituiscono il servizio idrografico italiano, che ha potuto conseguire un rapido sviluppo per la migliore conoscenza del patrimonio idraulico nazionale.

Dai "totalizzatori" agli idrometri.

Nella prima fase, che possiamo chiamare di costruzione, e si iniziò col 1918, si tennero presenti tutti i dettami della esperienza, tutti i procedimenti praticati in altre nazioni, si provvide all'installazione di stazioni pluviometriche in modo da ricavare i particolari caratteri della distribuzione mensile e annua delle piogge nelle diverse regioni in relazione ai vari fattori da cui le piogge dipendono. Difatti, mentre nel 1918 si contavano solo poco più di un migliaio di stazioni, oggi si hanno 3468 stazioni pluviometriche distribuite sopra la superficie del Regno (kmq. 312.000) avendosi in media un pluviometro per ogni 90 km. Circa 450 stazioni inviano i dati al R. Magistrato di Venezia, 760 all'ufficio di Parma per il Po, e le rimanenti stazioni alle otto sezioni.

Particolare attenzione viene rivolta alle misure della precipitazione nevosa. Un adeguato numero di apparati registratori fu distribuito nei diversi bacini all'intento di avere elementi sulla entità delle massime piogge; nei posti elevati furono collocati i *totalizzatori* per conoscere almeno le precipitazioni cadute entro dati intervalli di tempo.

Nelle regioni con particolare distribuzione orografica, come Calabria, Sicilia, Campania e Abruzzi, vennero collocati alcuni pluviometri all'intento di misurare la variazione delle precipitazioni con l'altitudine e con l'azione condensatrice che il rilievo può opporre alle correnti umide. Con siffatti im-

disotto della massima magra, per evitare le letture negative. Si dispone l'idrometro in luogo di sicuro accesso e di facile lettura a qualunque livello, perchè sia osservato ordinariamente una volta al giorno. In casi di piena è predisposto un regolare servizio di vigilanza, per seguire con osservazioni frequenti le variazioni dei livelli molto alti.

La rete degli idrometri preesistenti fu sottoposta ad accurata revisione, e nei corsi di acqua con caratteri estremamente torrentizii, ove le letture idrometriche isolate non indicano le variazioni rilevanti e molto rapide, si provvide alla registrazione continuata dei livelli con la sistemazione di opportuni registratori. Analoghi dispositivi furono posti sui più importanti corsi d'acqua. Questi registratori di livello per lo più sono posti in un casello per la custodia dello strumento; un tubo verticale e un pozzetto, nel quale pesca il galleggiante, stanno in diretta e facile comunicazione col corso d'acqua.

CARTA IDROGRAFICA D'ITALIA CON LA SUDDIVISIONE IN SEZIONI IDROGRAFICHE E L'INDICAZIONE DELLA LORO SEDE.

pianti si provvide a ricavare elementi continuativi sull'entità delle precipitazioni acquee cadute nei diversi bacini; ossia sulle superfici topografiche dalle quali i corsi d'acqua ricevono la propria alimentazione.

Le stazioni idrometriche sono state distribuite in maniera da interessare l'intero corso d'acqua, in modo speciale ad ogni confluenza di importanti tributari. Per il collocamento delle scale idrometriche si scelgono di preferenza i manufatti, evitando tanto i luoghi ove si determinano notevoli *rigurgiti,* quanto quelli ove l'idrometro potrebbe rimanere all'asciutto durante le magre. A seconda dei casi, i tipi della scala idrometrica sono di legno e zinco, di pietra, di ceramica, di linoleum. Lo zero della graduazione, fatta in modo indelebile, è collocato sempre al

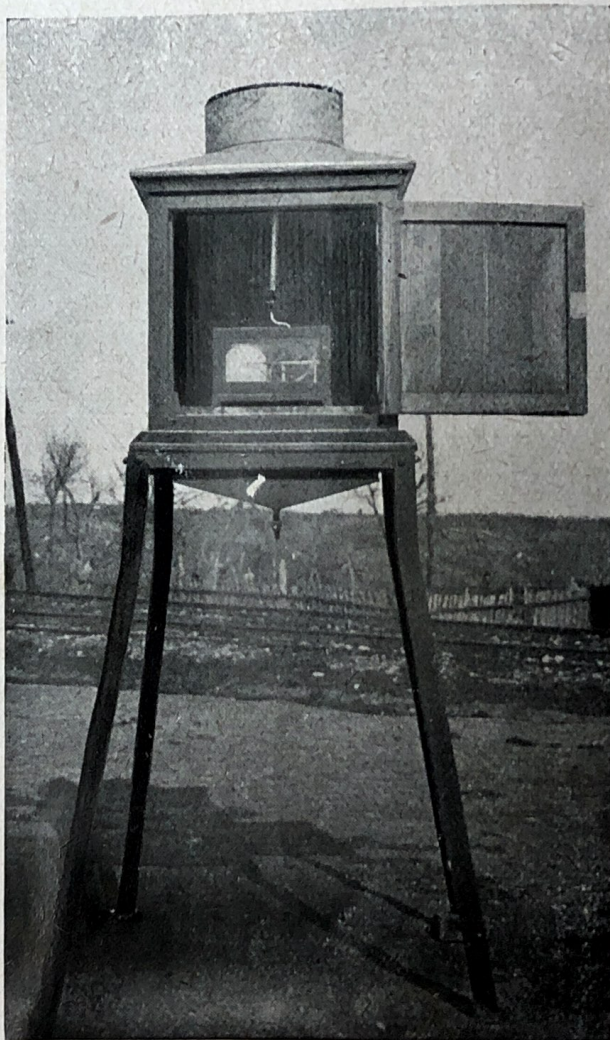
STRAMAZZO PER LA MISURA DELLA PORTATA DEL TORRENTE ORSIGNA (AFFLUENTE DI SINISTRA DEL RENO).

In prossimità di ogni idrometro venne disposto un caposaldo di riferimento, del tipo dei comuni caposaldi di livellazione, in posizione sicura, contro ogni possibilità di spostamento e tale da permettere il facile e frequente controllo della posizione della scala. Fra il caposaldo e una determinata divisione dell'idrometro si stabilì fino dall'inizio un esatto collegamento altimetrico, mercè l'opera sagace e attiva dell'Istituto Geografico Militare.

Come si misura la portata.

La determinazione del regime di un corso d'acqua richiede una serie sistematica di misure in epoche e in condizioni diverse in modo da ottenere l'andamento generale delle portate e i valori caratteristici di esse, e in particolare il valore medio o *modulo* (ossia il rapporto fra il volume totale defluito in un anno ed il numero dei minuti secondi d'un anno) e i valori estremi. Si può giungere così a stabilire le relazioni fra le altezze idrometriche e le corrispondenti portate, cioè le *scale di deflusso*, che consentono di dedurre dalle letture di livello le corrispondenti valutazioni delle portate.

Nei corsi d'acqua a letto e sponde stabili ad ogni livello liquido corrisponde, come nei canali regolati, un valore unico della portata; ma lo stesso non può dirsi per gli ordinari corsi d'acqua soggetti a continue modificazioni, come sarebbero gli affluenti appenninici del Po. Occorre quindi effettuare le misure in modo da definire con sufficiente approssimazione la scala di deflusso da applicarsi praticamente. In questi casi le misure di portata vengono praticate nei tratti ove il movimento dell'acqua avviene regolarmente e ove la mobilità del fondo risulta limitata da sponde fisse e vicine, o da una serie di curve rese stabili da ostacoli fissi.

Le stazioni di misura sono oramai distribuite su tutti i principali corsi d'acqua. Dove manchi una sezione naturale sufficientemente stabile si provvede ad un sommario

PLUVIOGRAFO A BILANCIA CON RELATIVA CUSTODIA (SEZIONE DI CHIETI).

MISURA DI PORTATA ESEGUITA IL 4 APRILE 1924 SUL FIUME ANIENE A LUNGHEZZA.
LA MISURA VIENE ESEGUITA CON MOLINELLO SOSPESO, CHE VIENE MANOVRATO CON L'ARGANELLO DALLA BARCA
QUESTA È SMONTABILE ED APPOSITAMENTE COSTRUITA IN LAMIERA DI FERRO (SEZIONE DI ROMA).

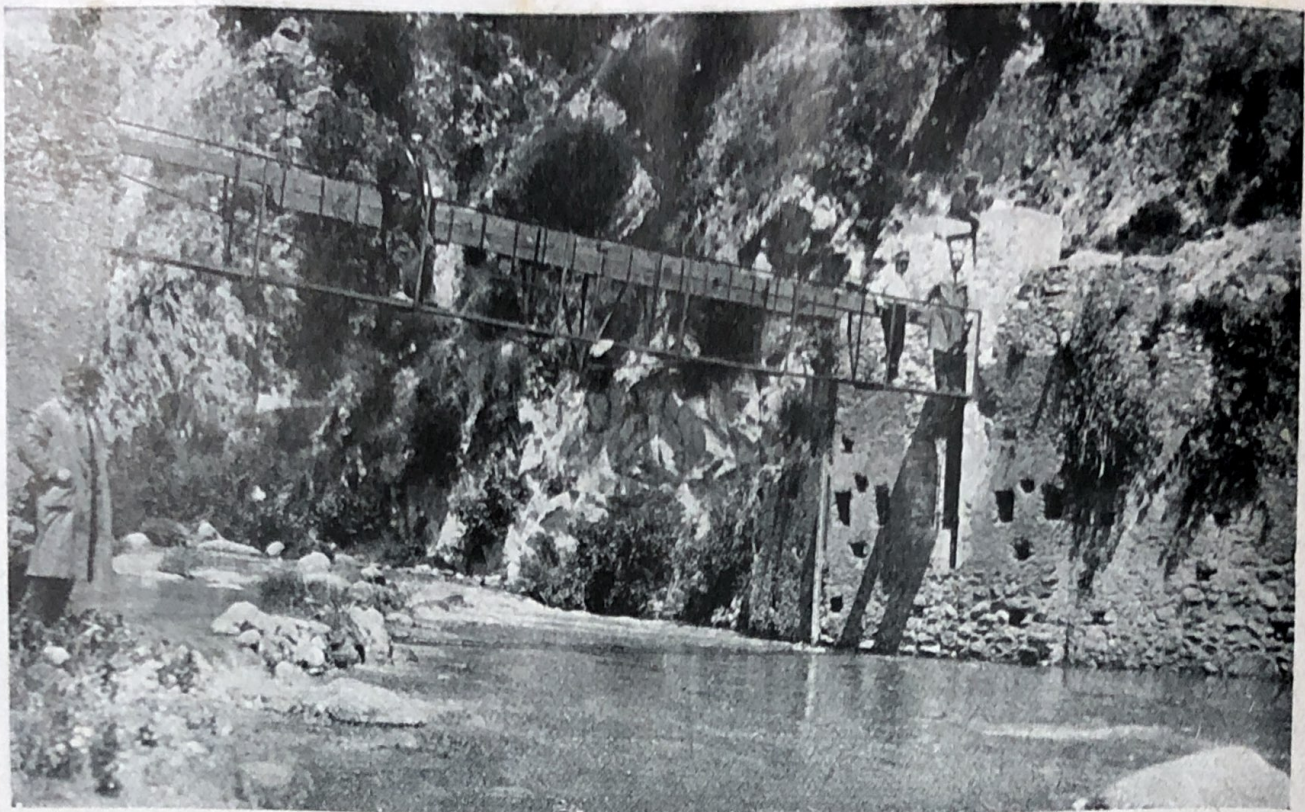
consolidamento del fondo badando che il movimento dell'acqua, nella sezione delle misure, si svolga con distribuzione la più regolare possibile. Siccome è necessario portare lo strumento di misura in qualunque punto della sezione liquida prescelta, così si ricorre a speciali dispositivi. Dai sistemi di passerelle diverse, a seconda del corso d'acqua, si passa al sistema delle barche, e a quello dei carrelli sospesi a guide metalliche o teleferiche. Lo strumento di misura (correntometro) più impiegato è il molinello con segnalazione elettrica. Si tratta in sostanza (come risulta dalla figura di pag. 1359) di una piccola elica, ad asse orizzontale, girevole su punte o su supporto a sfere che viene immersa nella corrente e da questa messa in moto. Il numero dei giri compiuti in un tempo determinato è tanto maggiore, quanto più elevata la velocità : e viene misurata con uno dei soliti apparati contatori a trasmissione elettrica.

I correntometri sono tarati : cioè d'ognuno sono determinate le equazioni caratteristiche nelle quali la velocità della corrente è espressa in funzione del numero dei giri compiuto dall'elica in un secondo. Per l'esecuzione delle misure si porta successivamente il correntometro nelle singole verticali già stabilite, e si misura la velocità della corrente in un numero di punti sufficiente a definirne l'andamento lungo le verticali stesse. Dalle osservazioni si traggono quindi contemporaneamente anche gli elementi per individuare la sezione liquida : e cioè la profondità dell'acqua in ogni verticale.

La determinazione degli elementi caratteristici della morfologia dei bacini imbriferi formò oggetto di ricerche da parte degli uffici. Sui fogli della carta d'Italia al 100.000 vennero delimitati i bacini idrografici apparenti, definiti dal rilievo superficiale delle singole regioni, e segnata la loro suddivisione.

Il censimento dei serbatoi.

I risultati sono già tutti pubblicati; come pure sono in gran parte pubblicati i dati relativi ai caratteri ipsografici dei singoli bacini imbriferi, ossia alla distribuzione delle loro superfici in relazione alla altitudine.

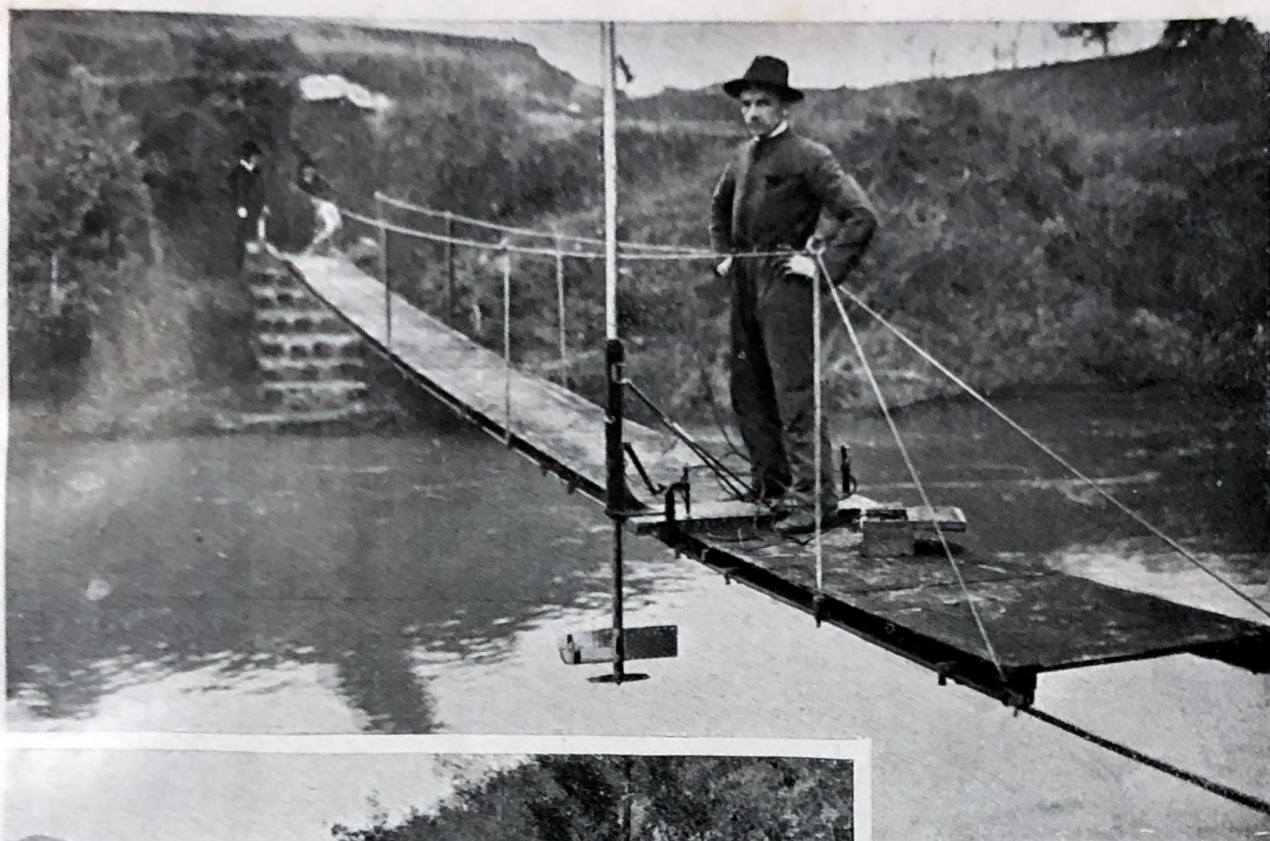
Altro compito assolto riguarda l'elenco dei serbatoi e laghi artificiali, ossia l'elenco di tutti quei grandi serbatoi, con capacità

PASSERELLA PER MISURA DI PORTATA AL PONTE DI SATRIANO, SUL FIUME ANCINALE (CALABRIA).

superiore a 10 milioni di mc., che possono essere costruiti sull'intera regione italiana,

PASSERELLA PER MISURE DI PORTATA (SARDEGNA).

con la funzione di regolare il deflusso delle acque. Tale problema è intimamente connesso con lo sfruttamento delle risorse idrauliche, poichè con esso si mira a formare adeguate riserve di acqua e di energia, le quali consentiranno di far fronte alle deficienze periodiche dei corsi d'acqua e di superare senza gravi danni le deficienze straordinarie.

All'accertamento sistematico e definitivo delle possibilità esistenti, per assicurare il ritmo costante di funzionamento delle industrie attraverso le inevitabili oscillazioni delle portate dei corsi d'acqua, hanno provveduto gli uffici idrografici con la preparazione di opportuni elenchi. Dopo avere individuate tutte le località, per le quali, i caratteri puramente morfologici, facevano ritenere possibile la formazione di un notevole invaso, si procedette a rilievi e sopraluoghi diretti lungo i corsi d'acqua assumendo notizie presso tutti gli uffici ed enti pubblici e privati che si interessano dei problemi connessi alle acque. Con l'aiuto dei geologi si giunse all'accertamento delle condizioni geognostiche di ogni località individuata e si ebbero altresì tutte le informazioni di carattere geologico, che si presentano indispensabili per lo studio di massima di un serbatoio.

Da tali ricerche risulta che nell'Italia me-

PASSERELLA SOSPESA COMPOSTA DI ELEMENTI SMONTABILI PER MISURE DI PORTATA. - VISTA DELLA PASSERELLA COMPLETA MONTATA E DEL MOLINELLO. (SEZIONE DI ROMA).

TIPO DI PASSERELLA SMONTABILE PER MISURE DI PORTATA (SEZ. DI BOLOGNA).

ridionale e nelle isole si avrebbe la possibilità d'immagazzinare i maggiori volumi di acqua, in relazione alla superficie esposta alle precipitazioni, mentre sarebbero relativamente più scarse le possibilità accertate nelle regioni Ligure, Toscana, Marchigiana e Romagnola. Tenuto conto della produzione di energia, risulta che il complesso dei serbatoi possibili in Italia assicurerebbe da 4 a 5 miliardi di KWH: in aggiunta a quelli ricavabili dai corsi sfruttati direttamente, e cioè indipendentemente dai serbatoi medesimi.

Gli studi in corso.

Nell'anno 1921 una grave mancanza di pioggia afflisse le regioni settentrionali. I diversi impianti elettrici vennero colpiti in pieno. Speciali provvedimenti legislativi furono presi per regolare il funzionamento degli impianti stessi senza pregiudicare l'attività dei molti stabilimenti industriali. Era necessario seguire l'entità di tale siccità, il rapporto di essa con quanto avvenne in passato, le conseguenze pratiche da tenersi ben presenti nell'invasamento delle acque nei diversi bacini.

Dal punto di vista meteorologico la trattazione fu piuttosto ampia e contribuì alla raccolta di molte notizie, che mostrano le grandi variazioni a cui può andare incontro il nostro clima, con caratteri locali e talora generali.

Dal punto di vista idrografico, la ricerca non ebbe carattere di eventualità.

Numerose pubblicazioni raggruppano tutti gli studi che si fanno e ne dànno notizia agli interessati: alcune pubblicazioni sono periodiche, altre sono edite a periodi irregolari. Tutte si distinguono per metodo e scrupolo scientifico.

Il servizio idrografico, con gli anzidetti otto uffici dell'Italia centrale e meridionale e gli uffici del R. Magistrato alle acque e del Po, coordina oramai un complesso di ricerche scientifiche, che si armonizzerà sempre più con l'attività economica e tecnica della Nazione. Le acque dovranno scorrere non più per svellere zolle dal ferace suolo o per apportare rovine. La regolazione loro negli alvei naturali, opererà benefiche trasformazioni nell'interesse dello sviluppo agricolo ed industriale del nostro Paese sempre più prosperoso. L'uomo, anche in Italia, dovrà essere padrone delle sue acque. Ma siccome nessuna padronanza è effettiva se manca la conoscenza della cosa posseduta, è indispensabile che queste ricerche trovino maggiori concorsi da parte dello Stato. Le malattie delle frane e delle alluvioni saranno vinte soltanto dopo la conoscenza dei regimi dei torrenti e dei fiumi, d'accordo con lo sviluppo degli studi geologici e delle più sane pratiche agricole. Ciclo intravveduto perfetto nel 1867 e che ora, dopo una parentesi semisecolare, riprende consistenza. Auguriamoci che non vi siano altre parentesi.

AUTOCARRO ATTREZZATO PER MISURE DI PORTATA CON BARCHE (SEZIONE DI NAPOLI).

Come utilizzazione dei diversi elementi raccolti sono stati iniziati degli studi diretti alla migliore interpretazione dei fenomeni idraulici.

Un primo gruppo di studi riguarda i rapporti fra le portate dei corsi d'acqua e le precipitazioni nei rispettivi bacini imbriferi. Per ora tali studi si riferiscono a due bacini della Sardegna, nonchè ai due più importanti fiumi dell'Italia centrale: il Tevere e l'Arno. Si son dedotti alcuni valori medi degli afflussi meteorici e dei deflussi fluviali; la differenza è data da coefficienti di evaporazione e di infiltrazione.

Un altro gruppo di studi riguarda le piogge di grande intensità e di breve durata, che possono desumersi dai diagrammi finora raccolti nelle stazioni fornite di pluviometri registratori. Il materiale fornito da tali istrumenti deve servire per individuare i caratteri dei più notevoli fenomeni piovosi osservati e ricavarne gli elementi per definire le più gravi eventualità prevedibili nelle singole regioni. Argomento di grande importanza specialmente per quei bacini, e sono molti, in cui i corsi d'acqua hanno carattere torrentizio e le piene pertanto assumono entità ragguardevole come attestano i numerosi disastri che purtroppo le alluvioni producono di frequente in Italia. Le cifre per ora usate, sia nella costruzione dei ponti che dei canali si basano su elementi isolati raccolti talora in pianura e su una parte del bacino. La patologia fluviale trarrà grandi vantaggi dalla valutazione delle piene accidentali.

Di tutto questo si occupa attivamente il servizio idrografico che ha già ultimato l'organizzazione della raccolta delle osservazioni, dispone di personale addestrato alle ricerche scientifiche, ha ora iniziata l'illustrazione di tutti quei fatti che occorrono a meglio segnalare le caratteristiche dei corsi d'acqua; e si deve ormai considerare uno dei più fecondi centri di ricerca del nostro Paese.

FILIPPO EREDIA.

Volete completare la collezione della "Guida d'Italia,,?

Ecco i volumi che sono stati pubblicati fino ad ora:

PIEMONTE, LOMBARDIA E CANTON TICINO, 3ª ediz. (1923)
 2 vol.: L. 22 (non Soci L. 44); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA, 2ª ediz. (1924)
 2 vol.: L. 20 (non Soci L. 40); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

SARDEGNA
 1 vol.: L. 4 (non Soci L. 8); spediz. racc. L. 1,50 (Est. L. 2,50).

SICILIA
 1 vol.: L. 6 (non Soci L. 12); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

LE TRE VENEZIE
 2 vol.: L. 20 (non Soci L. 40); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

ITALIA CENTRALE
 1° vol.: *Sguardo d'insieme. Territorio ad Est ed a Sud della ferrovia Firenze-Perugia-Roma:* gratis ai Soci del 1924.
 2° vol.: *Firenze, Siena, Perugia, Assisi:* L. 8 (non Soci L. 16); spediz. raccom. L. 1,50 (Est. L. 2,50).
 3° vol.: *Territorio ad Ovest della ferrovia Firenze-Perugia-Roma:* L. 12 (non Soci L. 24); spediz. racc. L. 2 (Est. lire 3).
 4° vol.: *Roma e dintorni:* sarà dato gratis ai Soci del 1925, apparirà in principio d'anno.

Volete completare la collezione dell' "Atlante Stradale del Touring al 300.000,,?

Ecco i fascicoli, di 8 fogli ciascuno, fino ad ora pubblicati:

1° FASCICOLO
 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; 16. Nizza-Cuneo; 17. Porto Maurizio-Savona.

2° FASCICOLO
 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro.

3° FASCICOLO
 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8. Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5bis. e 6bis. Merano-Brennero; 23. Livorno-Grosseto

4° FASCICOLO
 24. Siena-Monte Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30 Chieti-Sulmona; 31. S. Severo-Gargano.

5° FASCICOLO (gratis ai Soci del 1924)
 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Volture; 35. Barletta-Potenza; 36. Bari-Brindisi; 37. Salerno-Cilento; 38. Lagonegro-Castrovillari; 39. Taranto-Sibari.

Prezzo di vendita di ogni fascicolo: L. 6; spediz. racc. L. 2 (Est. L. 2,50). Per 2 fasc. L. 14; 3 fasc. L. 21; 4 fasc. L. 28 comprese spese di spedizione raccomandata (Estero rispettivamente L. 15, L. 22, L. 29).

Nel 1925 e 1926 verranno distribuiti i fascicoli 6° e 7° e la grande carta turistica sarà così completata.

Volete far contenti i vostri figlioli?

Abbonateli a **La Sorgente,** periodico per l'educazione della gioventù. Esce ogni mese in eleganti fascicoli riccamente illustrati e contiene articoli vari, interessanti. Il prezzo di abbonamento è di sole L. 6 (Est. L. 7).

Volete conoscere l'America Latina che da tanti interessi è legata al nostro paese?

Abbonatevi alla nuova rivista che il Touring pubblica e che si intitola: **Le Vie d'Italia e dell'America Latina.** Ogni mese un grosso fascicolo di 120 pagine, riccamente illustrato, contenente articoli originali sull'America Centrale e Meridionale e sul nostro Paese. Abbonamento annuo L. 30 (non Soci L. 35). Chiedere numero di saggio con semplice biglietto da visita recante la sigla: *V. A. L.*

Volete usare con tranquillità della vostra automobile, della vostra motocicletta?

Acquistate l'**Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo del T. C. I.** - volume di 700 pagine, rilegato: L. 13 (Est. L. 14) compresa spediz.

Acquistate la **Carta Automobilistica** (Scala 1:605.000).

Foglio 1° *Italia Settentr. e regioni limitrofe.*
 » 2° *Italia Centrale, Merid. e Insulare.*

Ciascun foglio L. 9 (Est. L. 10) compresa spediz.; ediz. di lusso su tela e con custodia L. 17 (Est. L. 18) compresa spediz.

Col 1° ottobre si è iniziata la pubblicazione di:

L'Energia Elettrica

UFFICIALE PER GLI ATTI DELL' ASSOCIAZIONE NAZIONALE INDUSTRIE ELETTRICHE (ANIEL)

Direttore : ING. COMM. CARLO BONOMI

Esce ogni mese in fascicoli di almeno 112 grandi pagine a due colonne, riccamente illustrate

---

Sommario del numero di Ottobre 1924

Programma della Rivista, *On. Ing. Prof. Giacinto Motta*. - Intorno ai problemi delle dighe per serbatoi e del loro tipo nelle applicazioni italiane (*con 17 tavole*), *Prof. Ing. Gaudenzio Fantoli*. - Contributo al calcolo delle condotte forzate (*con 6 figure*), *Ing. Oscar Hoffman*. - Sui fattori d'esercizio degli impianti elettrici, *Ing. Ettore Cesari*. - Legislazione in materia di elettricità e prezzi dell'energia in Germania, *Dott. Ing. G. Siegel* di Berlino. - Gli aumenti di capitale e la tassazione del prezzo delle azioni, *Avv. G. Bianchini*. - Le Assicurazioni, *Avv. Giuseppe Milesi*. - Nuove norme legislative, relative all'imposta di ricchezza mobile. - L'insegnamento alla scuola politecnica di Parigi, *Prof. H. Le Chatelier* di Parigi. - Radiotecnica (*con 2 tavole e 2 figure*). - Massimario: *Avv. Nino Segrè*. - Le Finanze dello Stato. - L'esportazione di energia elettrica e di acque pubbliche dalla Svizzera. - Rassegna tecnica e notiziario (*con 2 figure*). - Pubblicazioni. - Necrologio.

Sommario del numero di Novembre 1924

Sulle sovvenzioni statali agli impianti elettrici, *On. Ing. Prof. Giacinto Motta*. - Contributo alla conoscenza della struttura del calcestruzzo (*con 4 tavole*), *Ing. Fritz Maier* di Karlsruhe. - L'utilizzazione del bacino del torrente Varrone da parte della Società Anonima Orobia (*con 12 tavole*), *Ing. Gaetano Bonomi*. - Sur les prix de vente de l'energie electrique en France, *Ingg. E. Brylinski* e *G. Marty* di Parigi. - Sulla tariffazione dell'energia in base al fattore di potenza (*con 2 figure*), *Dott. Donatello Lupi*. - Gl'indirizzi più comunemente dati ad alcune valutazioni tipiche del regime dei corsi d'acqua e dei laghi artificiali (*con 10 figure*), *Prof. Ing. Francesco Marzolo*. - Calcolo dei canali industriali (*con 5 figure*), *Prof. Ing. Gino Veronese*. - Sui recenti progressi delle turbine idrauliche in Germania, Svezia e Norvegia (*con 14 figure*), *Ing. B.* - L'aumento dei canoni per l'uso delle cose demaniali, *Avv. A. D. Giannini*. - L'aumento dei canoni di attraversamento ferroviario, *Avv. Edoardo Maino*. - Il nuovo metodo di accertamento dell'imposta di R. M. per le Società Anonime in Accom. per azioni, *Alfa*. - Le Finanze dello Stato, *Elles*. - Radiotecnica (*con 14 figure*). - I lavori della Sezione Tecnologica dell'« ANIEL ». - Rassegna tecnica e notiziario (*con 7 figure*). - Notizie finanziarie e commerciali. - Pubblicazioni.

ABBONAMENTI a L'Energia Elettrica	Annuo per il 1925 - Italia L. 80 - Estero L. 100 Con diritto ai tre numeri pubblicati nel 1924: Italia L. 100 - Estero L. 125

Abbonamento cumulativo a *L'Energia Elettrica* e agli *Annali della utilizzazione delle acque*, Rivista trimestrale riccamente illustrata: Italia L. 125 - Estero L. 160. (Per avere anche i numeri del 1924 de *L'Energia Elettrica* aggiungere L. 20 per l'Italia e L. 25 per l'estero).

Gli abbonamenti si ricevono all'Ammistrazione de L'Energia Elettrica, *in Milano, Foro Bonaparte 31, e presso gli editori*:

Ulrico Hoepli - Milano: *Galleria De Cristoforis*.
G. Bardi - Roma: *Piazza Madama, 19-20*.

Un numero separato de "L'Energia Elettrica„ L. 10.—

Non si spediscono numeri di saggio gratuiti.

VITA DEL TOURING

15 dicembre!

Sciogliendo la riserva fatta nel precedente numero della Rivista, l'ultimo termine per l'accettazione di abbonamenti ridotti a "Le Vie d'Italia" (L. 12,10 estero L. 20,10) è stato portato al 15 dicembre. Dopo tale data l'abbonamento alla Rivista è di lire 18,10 (estero L. 26,10).

I Soci sono avvertiti e vivamente pregati di voler profittare di questo periodo di tempo per far pervenire unitamente alla quota di associazione quella di abbonamento a "Le Vie d'Italia" in totale L. 22,10 (estero L. 35,10). I vitalizi ed i quinquennali in regola con l'Amministrazione inviano solo l'importo dell'abbonamento: L. 12,10 (estero L. 20,10).

La festa del nostro Trentennio.

Le manifestazioni a cui diede luogo la trentennale ricorrenza della fondazione del Touring superarono ogni nostra previsione. Possiamo veramente dire che fu una festa nazionale, che ebbe i suoi simpatici riflessi in ogni classe di cittadini, in ogni regione d'Italia e delle sue colonie. Anche nelle più belle cose si trova però qualche piccolo neo. E il neo.... postumo è questo: che noi non possiamo assolutamente dare in questo fascicolo della *Rivista* un resoconto, sia pure sommario, delle manifestazioni originate dal genetliaco del Touring. Mentre scriviamo, il secondo migliaio di telegrammi augurali e i primi ritagli dei giornali e dei periodici che l'8 novembre celebrarono, con commovente concordia, l'opera del nostro Sodalizio vanno lentamente giungendoci. Per poterne discorrere con piena cognizione, ma soprattutto per poter manifestare in modo meno imperfetto la compiacenza e la gratitudine del Consiglio Direttivo a quanti contribuirono alla magnifica dimostrazione di stima e di affetto per il Sodalizio, rimandiamo al fascicolo prossimo la relazione della grande *Giornata del Touring*.

"Le Vie d'Italia e dell'America Latina".

Diamo qui di seguito il sommario del numero di novembre de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* perchè i nostri lettori possano giudicare l'interesse di questa nuova pubblicazione del Touring che si è superbamente affermata nell'America Meridionale e Centrale ed in Italia. Coloro che desiderano un numero di saggio ce lo chiedano con biglietto da visita recante la sigla *V. A. L.*, lo invieremo tosto nella fiducia che esso ci procuri numerosi abbonati. Come è noto il prezzo di abbonamento è per i Soci del Touring di L. 30,10 (non Soci L. 35,10). Dall'America Latina si ricevono unicamente abbonamenti triennali cumulativi con la quota d'associazione al T. C. I. (L. 150,20).

Il XXI Congresso internazionale degli Americanisti, *Dott. G. V. Callegari*. - Una seria minaccia alla coltivazione del caffè nello Stato di San Paulo, *Lorenzo Granato*. - Il petrolio nell'Argentina, *B. Z.* - Uccelli e nidi nell'Uruguay, *Dott. Garibaldi I. Devincenzi*. - La coltivazione del Cacao nell'Ecuador, *Riccardo Riccardi*. - 2000 chilometri lungo i fiumi del Brasile sconosciuto, *Cap. Stanley C. Bullock*. - Il Brasile sconosciuto: lo Stato di Parahiba, *Bruno Zuculin*. - Il primo cartografo della Colombia e del Venezuela: Agostino Codazzi, *Prof. Arturo Caletti*. - La redenzione del Fôro d'Augusto, *Vittorio Orazi*. - Vecchi arnesi di guerra: il Museo navale della Spezia, *Alfredo Ceriani*. - L'Italia minore: una sentinella romana delle Alpi: Aosta, *Luigi Dami*. - Monumenti di Puglia: Le cattedrali, *Michelangelo La Sorte*. - Il lago di Garda, *Giorgio Nicodemi*. - Grandi pubblicazioni italiane. - Gli sports d'inverno in Italia, *Cesco Tommaselli*.

Il nostro Turismo Scolastico.

Il Comitato Nazionale di T. S. ebbe durante l'anno scolastico decorso la soddisfazione di vedere aumentare sempre più le file dei giovani che s'iscrivevano alle gite. Quest'aumento di entusiasmo rispetto all'anno precedente, in cui la partecipazione degli studenti pareva andasse un po' affievolendosi, era forse dovuto al fatto che il nuovo Ente Nazionale per l'Educazione Fisica aveve bensì reso obbligatorio otto escursioni all'anno per tutte le scuole medie, ma in pratica, era accaduto che molte scuole, come p. e. quelle di Milano, non si erano trovate in grado di organizzare tali escursioni o « passeggiate ginnastiche », come le chiamava il programma. E ciò per varie ragioni che qui non è il caso di sviscerare.

Il Comitato Nazionale vide però con piacere come, grazie alla perfetta organizzazione e all'aiuto costante e disinteressato dei direttori e delle direttrici, le varie Commissioni provinciali abbiano dato ottima prova. Si distinsero per fervore, come al solito, le Commissioni di Bergamo, Biella, Bologna, Catania, Chiuppano, Chivasso, Gorizia, Novara, Novi Ligure, Pisa, Savona, Siracusa, Susa, Trieste, Venezia ecc. Le Commissioni di Bergamo e Susa organizzarono addirittura dei campeggi estivi in montagna. Ma durante l'anno si ebbe anche il conforto di veder crescere il numero delle Commissioni; ne furono infatti costituite delle nuove a Girgenti, a Sciacca, a Schio e tutta una Regione entrò nella grande famiglia: la Calabria con Cosenza, Catanzaro, Reggio; Commissioni che si dimostrarono subito vive e vitali, tanto che in Calabria fu tenuto un primo Convegno Regionale sul M. Reventino.

La Commissione di Milano ha potuto com-

VACUUM OIL COMPANY, S.A.I.

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21 F

AGENZIE e DEPOSITI; Ancona, Bari, Biella, Bologna, Borgo Panigale, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Macerata,, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Termini Imerese, Torino, Trieste Tripoli, Venezia.

piere, con grande affluenza di studenti, una serie di gite nelle nostre Prealpi, gite non sempre facili per le condizioni della neve in montagna; furono mete di escursioni il M. Piambello (m. 1129), il M. Tesoro (m. 1432), il M. S. Primo (m. 1686), la Corna Camozzera (m. 1452), il M. Venturosa (m. 1999), il Pizzo dei Tre Signori (m. 2554).

La Commissione si prestò inoltre a dirigere un'escursione al Pizzo di Torno per gli allievi delle Scuole Professionali della « Società Umanitaria », con 500 partecipanti.

Oltre alle gite, di cui presentiamo qui sotto il programma, si farà a Milano nell'anno scolastico già incominciato, una marcia di resistenza in montagna, alla quale potranno prender parte squadre delle singole scuole medie, secondo un Regolamento che è allo studio, per la disputa della Coppa Johnson. Sarà questa una novità che gli studenti apprenderanno certo con gioia.

Doni al Villaggio Alpino.

Chi ha visto il Villaggio, sente l'impulso di aiutarlo. E via via arrivano al Touring, oltre agli apporti in denaro, merci varie e cose utili.

I bimbi fanno la ginnastica ritmica all'aperto ed ecco il signor Luciano Volpato donare calze e calzoncini e fasce civettuole, perchè i bambini facciano bella figura. I bambini giocano: ed ecco palle e birilli e racchette donati dal sig. Pietro Radice (Galleria De Cristoforis, Milano). I bambini cantano: e lo Stabilimento di Arti Grafiche F.lli Azimonti (via Mazzini, 12, Milano) offre 1000 copie di canzoni patriottiche. I bambini, si sa, fanno anche... qualcos'altro: e la Ditta Ercole Rovida (piazza Cordusio, 2, Milano) lo intuì molto bene regalando 25 vasi da notte.

Dio non voglia che, nei giochi, qualche palla lanciata male, vada a pestar il naso al compagno (interviene con bende e garza e cotone e altri medicinali la Soc. An. Sanitaria, via Ciro Menotti, 4, Milano) o vada a sfondare qualche vetrata (benchè ci sia, se non le lastre di vetro, la rotella per tagliarle, donata dal cav. Egidio Castelli, via Monte Napoleone, Milano).

Per i bimbi che stessero male in seguito a raffreddori o bronchiti la Ditta Rituali del dott. Viganò (Milano, piazza del Duomo) mise a disposizione degli scaldapetti; per quelli che stessero male... un poco più in giù, il sig. Luigi Zaini (v. De Cristoforis, 6, Milano) donava una cassetta di cioccolata.

Ma, oltre all'utile (25 lampadine elettriche dell'ing. Cianelli, v. Uberti, 6, Milano), ci fu chi pensò al dilettevole e a dare al Villaggio quei piccoli ritocchi che lo rendono civettuolo e simpatico: la Ditta Zani, Lobbia e Comp. (corso Ticinese, 4, Milano), Figli di Ippolito Sigurtà (v. Torino, 66, Milano) e Filippo Bossi (piazza Mentana, 2, Milano) diedero delle portaetichette di ottone per cassetti; il sig. Amleto Selvatico (v. Pietro Maroncelli, 14, Milano) 200 fogli di carta da lettera con buste, per la cui intestazione offerse una magnifica incisione in acciaio il sig. Gaetano Beretta (corso Vittoria, 58, Milano).

A tutti i generosi oblatori il più vivo ringraziamento del Touring e dei beneficati.

Buone usanze.

Il nostro Console di Urbino, dott. Ciro Bernardini, ha procurato l'iscrizione di un giovanissimo Socio Vitalizio. Il 21 settembre, nel giorno della sua nascita, Arrigo Giambini si è iscritto infatti a Socio Vitalizio del Touring. Segnaliamo ai propagandisti del Sodalizio l'atto che merita di essere ripetuto.

Il Touring e la grammatica.

Alcuni Soci ci hanno mosso benevolo appunto perchè nell'Inno del Touring, dovuto come è noto all'ispirata vena poetica di un illustre amico del Sodalizio immaturamente scomparso (Olindo Guerrini, in arte Lorenzo Stecchetti), sarebbe contenuta una espressione non italiana nella strofa

> O sacra terra nostra,
> Madre benigna e cara,
> La tua beltà ci mostra
> La vita tua *c'impara*;...

In realtà l'uso fatto dal poeta del verbo *imparare* nel senso di *insegnare* è più che legittimo, sì che per convincere gli increduli riportiamo quanto è detto in proposito dal vocabolario degli Accademici della Crusca, volume VIII, pagina 167 alla voce *imparare*, § 13:

« Imparare vale pure insegnare, far conoscere e apprendere, anche figuratamente; ma in tale significato oggi si userebbe più che altro in poesia.

Cecchi (Gian Maria † 1567). Esalt[azione della Croce] 3,5 *Deh, sì, Pallottola, imparami un miccin, come e' si fanno.*

Esercizi milit[ari] (stampato in Firenze nel 1740). È bene di far più volte questa operazione sino a che l'abbino ben capita i soldati a cavallo, *per poi imparargli i diversi moti dello squadrone.* - Giord[ani] Op. I 262... Dubito che abbia potuto travasarsi nella lingua tedesca tutto intero quel poetico, che le regole non insegnano e gli *studi non imparano.*

§ XIV Si usò anche per Indicare, Additare, - .... Pindem[onte]. Poes[ie] 59... L'ignota del Re lor sembianza impara ».

Il Touring premiato a Pallanza.

Al Touring furono assegnati, alla Mostra delle attività turistiche di Pallanza, tre grandi Diplomi d'Onore nelle tre sezioni alle quali aveva esposto il proprio materiale e precisamente: Gruppo I, Sezione 6 (Sistemi di propaganda alberghiera, carnets ecc.); Gruppo I, Sezione 9 (Organizzazione alberghiera); Gruppo II, Sezione 10 (Enti Turistici, organizzazioni e sistemi di propaganda).

OSRAM
NITRA

Chi vuole una bella luce
non deve badare a spese

OSRAM
Società Anonima
Milano (19) - Napoli (21)

NOTIZIE ED ECHI

Statistica velocipedi e autoveicoli per l'anno 1922.

Grazie all'interessamento cortese del Ministero delle Finanze abbiamo potuto ricevere in questi giorni la seguente interessante statistica dei velocipedi e degli autoveicoli in circolazione nel 1922. Purtroppo non è stato ancora possibile ottenere i dati per il 1923 perchè essi devono essere desunti in parte dai resoconti delle riscossioni per l'esercizio finanziario 1923-'24 chiusosi il 30 giugno u. s.; tali resoconti sono soltanto in parte pervenuti al Ministero delle Finanze dai numerosi uffici del Regno.

Ciononpertanto noi rivolgiamo anche da queste colonne al Ministero delle Finanze un caldo appello perchè voglia rendere noto al più presto queste statistiche; esse sono di valore fondamentale per molti commercianti e industriali che su queste cifre regolano la loro produzione.

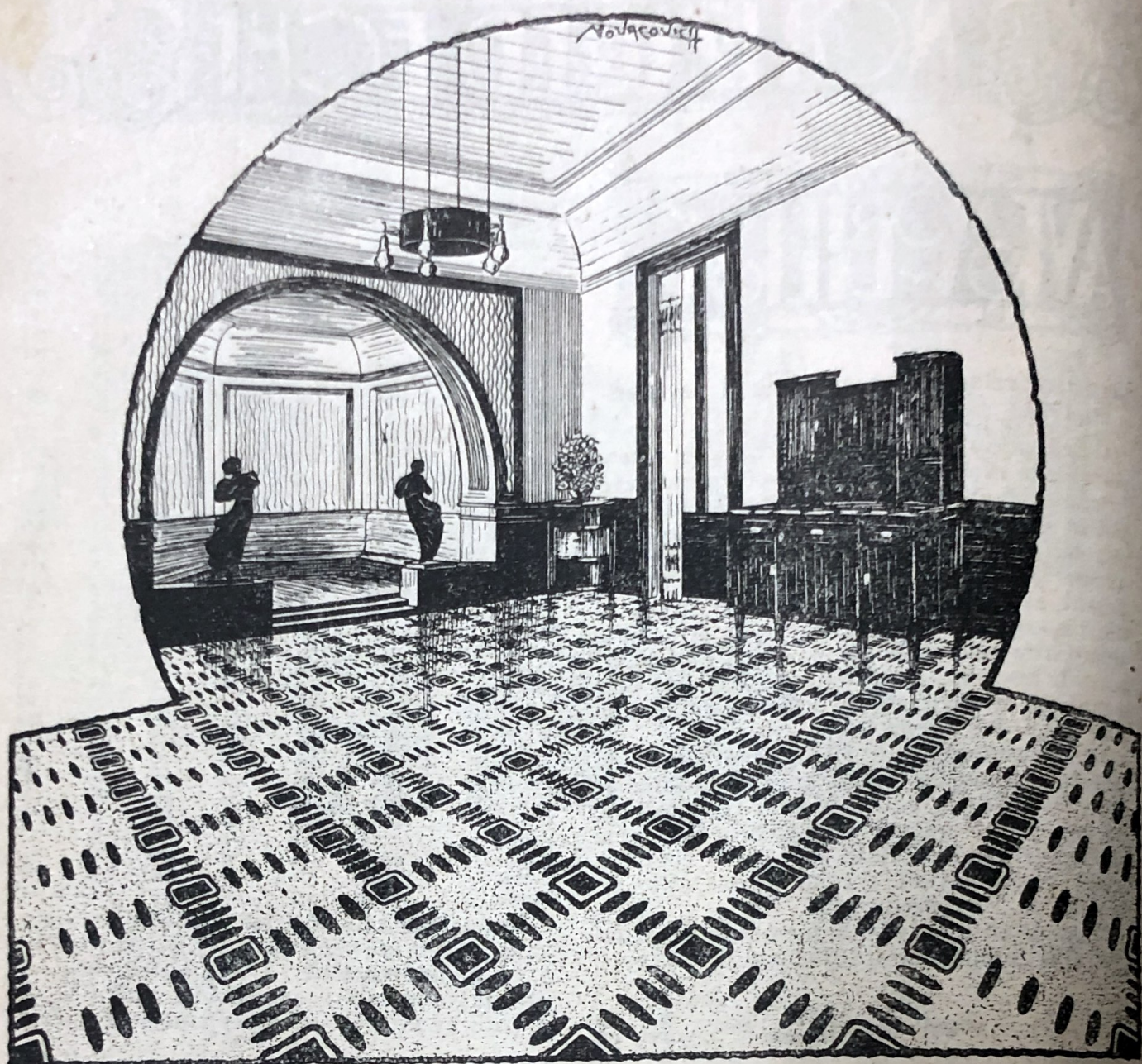
Ecco le cifre pervenuteci e che si riferiscono alla Intendenza di Finanza del Regno:

	Velocipedi	Motocicli	Moto carrozzette	AUTOMOBILI Privati	AUTOMOBILI da piazza	Auto-carri
Alessandria	62901	693	182	442	51	411
Ancona	12221	209	127	315	46	251
Aquila	3326	63	43	92	8	107
Arezzo	15343	233	99	188	12	119
Ascoli Piceno	5333	125	32	222	11	170
Avellino	680	12	5	46	5	32
Bari	6599	92	23	176	14	152
Belluno	6380	186	38	199	13	203
Benevento	890	13	6	57	2	59
Bergamo	22281	363	68	476	30	204
Bologna	88653	1126	410	1447	85	785
Brescia	49210	1126	165	829	58	509
Cagliari	3734	62	17	192	12	119
Caltanissetta	345	5	—	30	7	27
Campobasso	873	13	1	38	3	33
Caserta	7455	39	17	150	12	163
Catania	2433	64	26	404	23	230
Catanzaro	640	19	7	112	20	79
Chieti	2441	73	23	95	11	130
Como	36890	1087	160	671	76	505
Cosenza	606	24	11	82	6	123
Cremona	51400	545	51	580	16	255
Cuneo	43870	377	83	324	32	296
Ferrara	53646	572	75	531	87	326
Firenze	54782	837	380	1352	111	855
Foggia	2180	28	4	82	14	44
Forlì	33936	438	159	333	5	262
Genova	27134	655	317	1831	263	947
Girgenti	255	1	—	24	3	14
Grosseto	5136	50	19	77	6	124
Lecce	7662	74	26	238	21	77
Livorno	6559	89	47	187	9	87
Lucca	21504	207	88	192	69	156
Macerata	6355	176	35	229	14	190
Mantova	63301	678	67	403	39	215
Massa-Carrara	2623	68	24	86	10	113
Messina	3031	26	32	159	1	54
Milano	192340	3866	1039	5447	585	3308
Modena	49711	633	99	652	81	395
Napoli	4900	89	210	1822	203	487
Novara	65460	690	174	954	36	564
Padova	59436	754	175	688	24	231
Palermo	4449	98	33	426	76	191
Parma	42390	777	62	412	78	305
Pavia	61705	519	75	407	19	240
Perugia	20815	654	153	490	17	420
Pesaro-Urbino	13127	318	37	186	8	135
Piacenza	27708	319	92	348	1	194
Pisa	29651	206	52	176	26	134
Imperia	5490	63	34	248	26	94
Potenza	409	6	3	25	2	50
Ravenna	56403	489	92	378	21	142
Reggio Calabr.	1323	22	2	95	9	60
Reggio Emilia	49850	694	94	465	8	318
Roma	26604	919	555	3146	804	2198
Rovigo	36984	287	43	173	17	79
Salerno	2282	32	7	111	9	94
Sassari	1053	31	10	60	15	62
Siena	11412	223	42	294	17	280
Siracusa	1063	17	10	71	12	31
Sondrio	2943	77	21	59	24	43
Teramo	2777	66	12	201	7	152
Torino	105238	2111	1232	3407	163	1636
Trapani	1378	7	2	93	2	22
Treviso	42711	561	156	632	13	346
Udine	47752	469	77	434	88	473
Venezia	28022	205	57	304	27	103
Verona	49335	552	115	632	39	305
Vicenza	42273	654	97	489	21	457
Trento	21203	440	44	331	51	441
Trieste	28427	555	126	597	141	847

In totale alla fine del 1922 nel Regno esistevano: 1.849.272 velocipedi; 27.851 motocicli; 7.900 motocarrozzette; 37.164 automobili ad uso privato; 3.871 automobili pubblici da piazza; 23.263 autocarri per trasporto merci.

Le cause delle "pannes" automobilistiche.

l' *Royal Automobile Club* d'Inghilterra, che ha un ben organizzato servizio volante di riparazioni a favore dei soci, ha potuto redigere un'esatta statistica delle ragioni che obbligano gli automobilisti a fermarsi per istrada e a ricorrere al suo aiuto. Diamo qui le percentuali relative ai singoli guasti.

Differenziale	1,6 %
Circolazione d'acqua	1,1 %
Valvole	1,1 %
Comando delle valvole	9 %
Carburazione	3,4 %
Assale anteriore e sterzo	6,9 %
Accensione	18,4 %
Collo d'oca	1 %
Lubrificazione	5,7 %
Cilindri e pistoni	4,3 %
Cause indeterminate nel motore	7,3 %
Avviamento elettrico	1,2 %
Illuminazione elettrica	1,7 %
Frizione	4,1 %
Cambio di velocità	4,1 %
Giunto cardanico	4,3 %
Ingranaggio posteriore	1,3 %
Albero di trasmissione	13 %
Ruote e sospensioni	6,8 %
Freni	1,4 %
Altre cause indeterminate	2,1 %

UN PAVIMENTO MODERNO E PRATICO

Dovunque è vivo il desiderio di abbellire e mantener pulita la casa e di curare l'igiene della vita, senza trascurare l'economia, s'impone la scelta di un pavimento di

LINOLEUM

Il TIPO "INLAID„ è il preferito perchè all'estrema durata e ai pregi igienici del Linoleum unito, accoppia l'eleganza della decorazione a colori e a disegni indistruttibili.

CHIEDERE L'OPUSCOLO "**C6**" CHE SI SPEDISCE GRATIS

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
Via M. Melloni, 28 - MILANO (21)
Telefono 21-721

PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

Un provvedimento che sarebbe molto utile e che è ragionevole domandare.

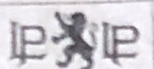
Ebbi alla fine di settembre occasione di fare un rapido sopraluogo nella Tridentina per la revisione della *Guida delle Tre Venezie*, percorrendo in pochi giorni in auto 3000 km. di quelle strade. Un violento temporale scatenatosi nella notte di mercoledì 24 settembre sulla regione aveva prodotti molti guasti: orbene, ancor più di una settimana dopo, nessuna delle interruzioni stradali verificatesi fu pubblicamente denunciata con cartelli o avvisi nei luoghi opportuni e le autorità locali si mostrarono completamente sprovviste di notizie, anche se richieste.

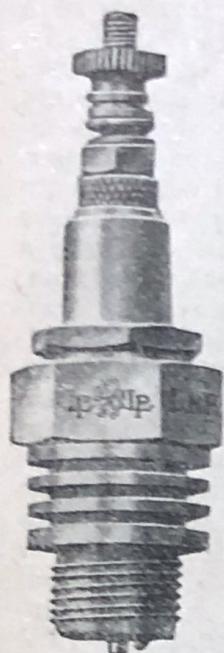
Questo inconveniente di mancati avvisi fu generale per tutta la regione. Infatti la mia osservazione la riguarda tutta poichè ebbi necessità di sormontare ben 29 valichi o strade che si possono considerare valichi, e cioè: Mendola 1360 m., Resia 1494 m., Giovo 2000 m., Brennero 1370 m., Costalunga 1753 m., Sella 2218 m., Ferrera (Gardena) 2137 m., Campolungo (due volte) 1879 m., Falzarego 2117 m., Tre Croci 1808 m., Cimabanche (3 volte) 1544 m., Cima Sappada 1292 m., Monte Croce Comelico (due volte) 1636 m., Forcella Staulanza 1773 m., Forcella Aurine 1299 m., Passo Cereda 1378 m., Forcella Franche 992 m., Cima Fadalto (due volte) 489 m., Passo di S. Boldo 706 m., Passo di Vezzena 1414 m., Calliano-Lastebasse per S. Sebastiano 1279 m., Primolano-Valstagna per Foza 1083 m., S. Pietro-Gallio 1090 m.

Su questi percorsi non mi fu mai possibile di avere informazioni sicure nè da privati, nè dagli stradaioli, nè dai centri di servizio di messaggerie, nè da alcuni municipi che ho interrogato e che pure avevano distaccato degli operai per le riparazioni. Dove l'interruzione esiste si mette una stanga attraverso la strada o anche solo dei grossi sassi, e chi arriva là deve tornare indietro, talora con gravi difficoltà per voltare la vettura e dopo lungo percorso.

È da notare anche che l'interruzione può essere di natura tale da poter venire superata da un veicolo leggero ad un cavallo (per esempio se una piccola frana ha coperto la sede stradale) e non da un'auto, oppure il passaggio può essere possibile ad una motocicletta o ad una bicicletta o almeno ad un pedone, come talora può all'incontro essere assoluta, per esempio per la caduta di un ponte o uno sfaldamento di strada in luogo scosceso, e tutto ciò potrebbe essere facilmente reso noto.

Io ho trovato al Passo di Sella scendendo verso Plan, due frane cui lavoravano sei stradaioli, ma non potei superarle per l'incoerenza del materiale; nella discesa da Livinallongo a Caprile era ostruita una galleria; fra le Tre Croci e Misurina mancava un ponte; a poche centinaia di metri dal valico di Monte Croce Comelico una quarantina di metri della strada su una parete di roccia quasi verticale si era inabissata (e non per l'acqua, ma per evidente cattiva fondazione di un muraglione in apparenza monumentale); sulla strada di Val di Zoldo, priva come tutte le altre di ogni avviso, giunsi a una interruzione riparata mezz'ora prima che arrivassi io, mentre a piccola distanza dal lungo valico riuscii a passare perchè volevo andar oltre ad ogni costo (in un uragano di grandine sottile, per giunta, e mentre un arcobaleno si posava sui larici a non più di 80 metri dalla strada), una frana, pure non preavvertita, che datava dal temporale di otto giorni prima; ad Alleghe nulla potei sapere di preciso di una interruzione che vagamente si disse esistere sotto Agordo e che infatti fu tolta alcuni giorni dopo, nè dello stato di Forcella Franche. Mi arrischiai perciò per questa via, ma, giunto al di là del valico con lunga e non facile discesa giù nel fondo del Canale del Mis, vi trovai non una, ma una serie di interruzioni che mi obbligarono a risalire e tornare indietro, e, poichè volevo visitare quella valle dovetti riprenderla da sotto e poi fare a piedi in andata e ritorno i 5 km. di frane che la rompevano. Così da Canove, sull'altipiano di Asiago mi fu impossibile giungere al Passo di Vezzena (ma nessuno seppe prima dirmene notizie), così da S. Sebastiano al Passo della Vena, che mette a Tonezza. Ho enumerato con ciò nove strade intransitabili sul mio solo itinerario, che mi hanno obbligato ad un allungamento nè comodo nè economico di più di 500 km. Certo vi saranno state nella Tridentina molte altre interruzioni. In molti luoghi del resto potei passare solo destreggiandomi tra piccole frane, sterpi e tronchi d'alberi caduti.

Ora vien fatto di chiedersi: perchè non si inviterebbero dall'Autorità prefettizia i Sindaci — e s'intende con l'energia necessaria — a indicare le interruzioni al *principio* della strada interrotta con un avviso ben visibile, anche manoscritto, segnalato, per esempio, colla solita bandiera rossa di arresto e non solo a pochi metri di distanza con una stanga o dei sassi? In luogo le interruzioni sono subito note e nella maggior parte dei casi l'obiettivo delle strade, specie di montagna, è così chiaro che si può precisare il luogo, anche lontano, dove l'interruzione può essere utilmente segnalata: p. e. per un valico il principio della valle che vi fa capo e sussidiariamente i punti ove altre strade di grande comunicazione immettono in quella che conduce al valico; per una strada qualsiasi in cui manchi un ponte o

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles

CANDELE
PER OGNI TIPO
DI MOTORE

TIPI SPECIALI
PER MOTORI DA CORSA
E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Via Saluzzo, 15 – TORINO (6)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

Come il guanto rende morbida la mano, così la guaina: J. CHAMAY, rende soffice la strada

È un piacere il sapere che le molle della vostra macchina sono flessibili, nuove, scorrevoli, senza ruggine, pronte a incontrare qualsiasi sobbalzo con facilità e sicurezza poichè esse sono costantemente lubrificate da capo a fondo grazie alla:

GUAINA CHAMAY

PRESSO I MIGLIORI NEGOZI D'ACCESSORI E GARAGE

ACCUMULATORI TUDOR

ACCUMULATORI EDISON

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

che sia stata invasa da frana le indicazioni si potranno spargere con qualche larghezza e così via.

In questo senso il Touring ha avviato una azione presso le Autorità competenti.

L. V. BERTARELLI.

Per un lavoro su "L'organizzazione turistica della Sardegna".

A ricordo ed onore dell'avv. *Stefano Pietri* — già funzionario dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche — la famiglia dell'Estinto ha istituito un premio quinquennale di **5.000** lire, intitolato al di Lui nome, da assegnarsi ad una monografia scientifica di argomento turistico.

La Commissione di tre membri, chiamata a giudicare i lavori, sarà presieduta dal Presidente dell'ENIT o da un suo delegato; ne faranno parte un rappresentante della famiglia Pietri ed uno del Ministero delle Comunicazioni. Il tema fissato per la prima monografia, inedita, non inferiore alle 100 cartelle dattilografate, è «*L'organizzazione turistica della Sardegna*» Lo svolgimento dovrà essere improntato ad un concetto di praticità ed attuabilità. I lavori, con cui s'intende partecipare al concorso, dovranno essere presentati, *entro il 28 febbraio 1925*, alla Direzione Generale dell'ENIT, via Marghera 6, Roma. Saranno anonimi e contrassegnati da una sigla o da un motto, che verranno ripetuti su di una busta chiusa e suggellata, contenente il nome e l'indirizzo dell'autore. L'apertura della busta e la proclamazione del vincitore saranno fatte il *6 aprile 1925*, anniversario della morte di Stefano Pietri.

Una nuova stazione climatica nei dintorni di Napoli.

Raggiungere in pochi minuti dall'incantevole golfo di Napoli i 1200 metri di altitudine; passare dalla riva del mare alle balsamiche aure dei monti, ove fra boschi e prati l'acque sgorgano abbondanti; pervenire con piccolo dispendio di tempo e di denaro da Castellammare di Stabia all'incantevole riviera d'Amalfi, ecco dei problemi la cui soluzione non può non interessare tutti coloro cui sta a cuore lo sviluppo del movimento turistico in Italia.

Ci sembra pertanto degna di essere raccomandata all'attenzione dei lettori l'iniziativa che è stata presa da un gruppo di napoletani e gragnanesi (che fanno capo al prof. Federico Omodeo di Gragnano) per la costruzione di comunicazioni teleferiche fra Gragnano (posta a SE di Castellammare) e Minori (posta a NE di Amalfi). Come si è accennato il nuovo mezzo di trasporto dovrà servire sia a collegare rapidamente la riviera d'Amalfi con il Golfo, sia a permettere la creazione sull'altipiano del Mégano, che trovasi al culmine della dorsale montagnosa che separa quelle due riviere, di una stazione climatica che si possa giovare dell'aria balsamica, delle ampie zone boscose e delle sorgenti che abbondano sull'altipiano.

Il progetto prevede la costruzione di un tronco di teleferica fra Caprile (sobborgo di Gragnano) e l'altipiano del Mégano, tronco della lunghezza in linea d'aria di m. 3400 e superante un dislivello di 830 m.; un secondo tratto di teleferica condurrà dall'orlo sud dell'altipiano del Mégano a Ravello, noto centro turistico a nord di Amalfi. Questa seconda teleferica avrà una lunghezz di 3400 metri e supererà un dislivello di 664; infine un terzo tronco collegherà Ravello con la spiaggia (abitato di Minori): la sua lunghezza sarà di m. 1100 circa, il dislivello superato m. 365. La durata dei tre percorsi sarà complessivamente di 36 minuti, ai quali dovrà aggiungersi il tempo impiegato per passare dalla stazione della teleferica posta sull'orlo NO del Mégano a quella posta sull'orlo SE. È progettata la costruzione di una tranvia elettrica per agevolare questo tragitto.

L'iniziativa, come dicemmo, merita ogni appoggio e se le forze locali riusciranno a condurre in porto l'impianto delle linee non potrà mancare il più largo successo all'impresa.

Costruzione di un rifugio sul Colle Cravarezza a "Fontanino di Giovo".

A cura della Sezione di Calice Ligure dell'Associazione Nazionale Combattenti è stata iniziata la costruzione di un rifugio sulla mulattiera che da Calice Ligure per la frazione Carbuta, sale a Cravarezza e scende a Bormida. La necessità di un ricovero era vivamente sentita, specie in inverno, dato che dalle ultime case di Carbuta alle prime di Cravarezza vi sono più di due ore e mezzo di cammino senza che si incontri casa alcuna. Il rifugio, che costa fatiche e spese considerevoli alla Sezione Combattenti, sorgerà circa a mezza strada fra le due località e precisamente sul colle Cravarezza al «Fontanino di Giovo» (m. 950).

Turismo operaio.

A Roma in via dell'Olmata 5, funziona da qualche tempo la «Sala degli Operai» una istituzione libera di coltura popolare avente lo scopo, attraverso conferenze, spettacoli cinematografici, trattenimenti musicali e la lettura di giornali, riviste e libri, di elevare l'educazione e l'istruzione delle masse operaie. Una delle manifestazioni di maggior interesse di questa istituzione è quella dell'organizzazione di gite, alla buona riuscita delle quali molto ha contribuito l'aiuto dato dall'E.N.I.T. che preparò e diresse le due manifestazioni indette quest'anno. Una gita fu compiuta a Milano, ai laghi lombardi ed a Trento con visita al lago di Garda e con punta fino a Bolzano. Al ritorno furono visitate Padova, Ravenna, Rimini, la Repubblica di S. Marino. Un'altra gita che raccolse non soltanto operai ma anche piccoli commer-

cianti e professionisti desiderosi di compiere del turismo in perfette condizioni ed a buon mercato ha avuto per meta Venezia, Trieste, Fiume ed Abbazia e si è chiusa con una visita alle Grotte di Postumia.

Dall' 1 Settembre al 31 Ottobre.

2 SETTEMBRE, *New York*. — Durante la corsa delle 250 miglia sull'autodromo di Altona — vinta da Murphy alla media di km. 183,460 — si uccide il campione Joe Boyer, vincitore del G. P. d'Indianapolis.

7 SETTEMBRE, *Bologna*. — Il XIV Giro ciclistico dell'Emilia è vinto dal fiorentino Pietro Linari che compie i 272 km. del percorso in 9. 35' 00'' 1/5 alla media di km. 28,382. Secondo Belloni a mezza macchina. Terzo Girardengo a 1 macchina.

7 SETTEMBRE, *Milano*. — Il I Campionato motociclistico d'Europa, svoltosi sull'autodromo segna un grande trionfo dell'industria italiana. Ecco le classifiche: *Cat. 500 cmc.:* 1° Mentasti (Guzzi) che copre i 400 km. in 3. 3' 42'' 3/5 alla media di 130,647; 2° Visioli (Guzzi); 3° Simister (Norton); 4° Pèan (Peugeot); 5° Ghersi (Guzzi). - Giro più veloce: Mentasti (Guzzi) alla media di 136,157 (4' 24'' 2/5). - *Cat. 350 cmc.:* 1° Simpson (A.I.S.) che percorre i 300 km. in 2. 38' 21'' 3/5 alla media di 113,665; 2° Mariani (Garelli); 3° Saetti (Bianchi); 4° Gnesa (A.I.S.); 5° Iokey (Rush). Giro più veloce Simpson (A.I.S.) alla media di 121,786 (4. 55' 3''). - *Cat. 250 cmc.:* 1° Van Geert (Rush) che percorre i 200 km. in 1. 58' 45'' 4/5 alla media di 101,041; 2° Hoebel (Puch); 3° Körner (Puch); 4° Gianoglio (Maffeis); 5° Gianotti (Maffeis). - Giro più veloce: Van Geert (Rush) alla media di 105,695 (5' 40'' 3/5).

7 SETTEMBRE, *Livorno*. — La VII Coppa Scarioni — epilogo delle « popolari » di nuoto svoltesi in tutta Italia — è vinta dal giovane Raffaele Kratochwila di Recco; 2° Elio Fontana di Pola; 3° Petetrich Giovanni di Parenzo.

7 SETTEMBRE, *Torre Annunziata*. — Il Genoa F. C. è costretto al match pari (1-1) dal Savoia F. C. campione dell'Italia Centro-Meridionale. Ma il Genoa, avendo vinto il precedente incontro sul proprio campo, conquista il titolo di campione assoluto d'Italia.

12 SETTEMBRE, *New York*. — Il pugilista negro Harry Wills batte l'argentino Firpo. Incasso: un milione di dollari!

14 SETTEMBRE, *Genova*. — Nella corsa auto-motociclistica in salita Pontedecimo-Giovi, il miglior tempo è stabilito da Marconcini (Chiribiri) in 9' 33'' 3/5 (media 61,255).

14 SETTEMBRE, *Milano*. — Il campionato ciclistico d'Europa a coppie per dilettanti è vinto da Bresciani-Pizzarelli alla media di 34,813.

14 SETTEMBRE, *Firenze*. — L'olimpionico Romeo Bertini conquista il titolo di campione italiano di Maratona di corsa percorrendo il classico percorso di km. 42,750 in 3. 0' 38'' 3/5. Donato Pavesi vince il campionato di marcia in 4. 9' 45'' 4/5.

15 SETTEMBRE, *New York*. — Un'altra sciagura automobilistica dopo quelle di Boyer e di Resta: sull'auto-

Voigtländer
BINOCCOLI

La migliore
un apparecch
od un binoc
Voigt

dromo di Stake Fair Grounds, a Siracusa, nello Stato di New York, durante una corsa di 150 miglia, si uccide Jimmy Murphy.

18 SETTEMBRE, *Napoli*. — Il «raid» motociclistico Milano-Napoli in tappa unica è vinto da Self (Bianchi di 350 cmc.) in 18 1' 65" 1/5 alla media di km. 48,635; 2° Zanchetta (Gilera); 3° Prini (Frera).

20 SETTEMBRE, *Roma*. — La classica corsa ciclistica «XX Settembre» è vinta dal romano Romolo Lazzaretti che percorre i 296,5 km. in 11. 39' alla media di 24,742. Secondo Gordini. Terzo Girardengo.

20 SETTEMBRE, *Bologna*. — Prima giornata dei campionati atletici italiani. *Salto in lungo:* 1° Tommasi Virgilio m. 6,93 (nuovo record italiano). *Getto della palla di terzo:* 1° Pighi m. 13,305. *Corsa piana dei 100 metri:* 1° Meregatti Ruggero in 10" 4/5; 2° Pastorino; 3° Torre. *Corsa 110 metri a ostacoli:* 1° Contoli Alberto in 16" 1/5; 2° Giustacchini; 3° Borgogno. *Staffetta 4×100:* 1° La Fenice di Venezia in 44" 2/5. *Corsa m. 5000:* 1° Davoli Angelo in 15' 44" 3/5. *Salto in alto:* 1° Palmieri Giuseppe m. 1,80. *Corsa piana m. 800:* 1° Cominotto Guido in 1' 57" 4/5; 2° Facelli; 3° Bertuzzi. *Lancio del Martello:* 1° Zemi Camillo m. 41,615. *Pentathlon:* 1° Contoli p. 9. *Corsa m. 400 a ostacoli:* 1° Facelli Luigi in 58" 4/5.

21 SETTEMBRE, *Bologna*. — Seconda giornata dei campionati atletici italiani. *Decatlon:* 1° Binda Luigi p. 5301,82. *Corsa piana dei 10 km.:* 1° Speroni Carlo in 34' 29". *Corsa piana dei 200 metri:* 1° Meregatti Ruggero in 22" 2/5. *Marcia km. 10:* 1° Frigerio Ugo in 48' 28". *Lancio del disco:* 1° Pighi Albino m. 41,24. *Corsa piana m. 400:* 1° Gargiullo Alfredo in 50" 3/5; 2° Maffiolini; 3° Bonini. *Corsa piana m. 1500:* 1° Ferrario Disma in 4' 5". *Salto con l'asta:* 1° Lambiasi m. 3,52. *Lancio del giavellotto:* 1° Clemente Carlo m. 55,50. *Steple-Chase m. 3000:* 1° Negri Antenore 1' 11" 3/5. *Staffetta 4×400:* 1a S. G. Gallaratese in 3' 25" 4/5. *Salto triplo:* 1° Trabucco m. 13,755.

23 SETTEMBRE, *Buenos Aires*. — Muore il popolare lottatore Emilio Raicevich.

28 SETTEMBRE, *Parigi*. — Il G. P. Wolter allineante allo «start» tutti i più forti campioni ciclisti d'Europa è vinto da Girardengo che percorre 361 km. in 13. 47' 25" alla media di 26.177; 2° Pélissier H.; 3° Sellier.

28 SETTEMBRE, *Milano*. — Erminio Spalla mantiene il titolo di Campione Europeo di boxe battendo il belga Piet Van der Veer, ai punti in 20 «rounds».

28 SETTEMBRE, *Milano*. — La regata Milano-Gaggiano è vinta dallo svizzero Schneider (skiff), dalla Vittorino da Feltre di Piacenza (yole a 4 vogatori juniores), dalla Bucintoro di Venezia (venete a 4 vogatori seniores), dalla Timavo di Monfalcone (outriggers a 4 vogatori seniores internazionale), dalla Milano (outriggers a 8 vogatori), dalla Canottieri Sestesi (barca federale a sedile fisso 4 vog. di punta e tim.).

28 SETTEMBRE, *Parma*. — Prova di campionato motociclistico sul Circuito di Parma. *Cat. 1000 cmc.:* 1° Ruggeri (Indian) che percorre km. 318 in 2. 41' 59". *Cat. 500 cmc.:* 1° Varzi (Sunbeam) in 2. 53'. *Cat. 350 cmc.:* 1° Raggi (A.I.S.) in 2. 26' 35" (km. 254,400). *Cat. 250 cmc.:* 1° Vaga (Maffei) in 2. 23' 40" (km. 212).

1° OTTOBRE, *Parigi*. — Il ciclista Leone Vanderstuyft, allenato da una grossa motocicletta con paravento, percorre sulla pista di Monthlery km. 107,710 in un'ora stabilendo un «record» mondiale.

2 OTTOBRE, *Parigi*. — S'inaugura il XIX Salone dell'Automobile al Grand Palais.

2 OTTOBRE, *Parigi*. — Eldridge su Fiat 300 H. P. stabilisce a Monthlery il «record» di velocità sul giro di pista alla media 210,230.

5 OTTOBRE. — Sui campi di giuoco dell'Italia Settentrio-

nale le 25 squadre di foot-ball di 1ª categoria iniziano le gare di campionato.

5 OTTOBRE, *Milano*. — All'Ippodromo di S. Siro, il Premio Jockey Club (L. 100.000 - m. 1800) è vinto da Stella d'Italia della Razza Oldaniga (fantino Kriegelstein).

6 OTTOBRE, *Milano*. — Classifica della Coppa Baracca: 1ª XIV Pattuglia Bombardamento Notturno Caproni comandata dal capit. Leveroni; 2ª LXXXI pattuglia Caccia (Henriot); 3ª XI Pattuglia Bombardamento Notturno Caproni.

7 OTTOBRE, *Asiago*. — Nel « meeting » di volo a vela sul Sisemol l'aviatore tedesco Martens su apparecchio « Moritz » percorre 4150 metri in 5' 59''.

12 OTTOBRE, *Napoli*. — Classifiche dell'ultima prova di campionato motociclistico, disputata sul Circuito dei Campi Flegrei. *Cat. 1000 cmc.*: 1° Faraglia (H. Davidson) che percorre 226 km. alla media di 68,617. *Cat. 500 cmc.*: 1° Varzi (Sunbeam) alla media di 67,267. *Cat. 350 cmc.*: 1° Raggi (A.I.S.) alla media di 68,341. *Cat. 250 cmc.*: 1° Maffeis M. (Maffeis) media 59,394. I titoli di Campione Italiano restano così definitivamente assegnati: cat. 1000 cmc. Umberto Faraglia; cat. 500 cmc. Tazio Nuvolari; cat. 350 cmc. Olindo Raggi; cat. 250 cmc. Giovanni Gianoglio.

12 OTTOBRE, *Bologna*. — L'atleta Virgilio Tommasi stabilisce il nuovo « record » italiano del salto in lungo con m. 6,995.

15 OTTOBRE, *Lakehurst*. — Il dirigibile tedesco « Zeppelin R. 3 » atterra dopo avere traversato l'Oceano, compiendo un volo ininterrotto di 8500 km. in 75 ore e 25' alla media oraria di km. 112.

14 OTTOBRE, *Asiago*. — L'aviatore Martens percorre i 20 km. dal cocuzzolo del Marze a Dueville stabilendo il nuovo « record » mondiale della distanza per apparecchio senza motore.

19 OTTOBRE, *Milano*. — Il G. P. d'Italia, disputato sull'autodromo di Monza dà i seguenti risultati: 1° ASCARI ANTONIO (Alfa-Romeo) che percorre gli 800 km. in 5. 02' 05'' alla media di 158,826 (giro più veloce: ASCARI al 35° in 3' 34'' 3/5 con la media di 167,753); 2° Wagner (Alfa-Romeo) in 5. 18' 05; 3° Campari (Alfa-Romeo) 5. 21' 50''; 4° Minoia (Alfa-Romeo) 5. 22' 43'' 2/5. Seguono Goux (Schmid) e Foresti (Schmid) fuori tempo massimo. - Le Mercedes si ritirano in segno di lutto per la morte, avvenuta durante la corsa, del corridore Zborowsky.

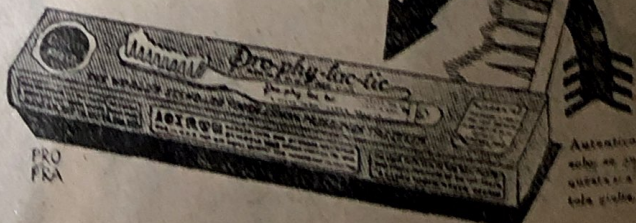
19 OTTOBRE, *Parigi*. — A Monthléry, il ciclista Brunier batte il « record » stabilito sull'ora da Vanderstuyft, dietro allenatori meccanici, percorrendo km. 113,400.

26 OTTOBRE, *Torino*. — La corsa internazionale di Maratona è vinta dal campione italiano Romeo Bertini in 2. 49' 55'' 2/5.

26 OTTOBRE, *Milano*. — Il Premio del Sempione L. 100.000 m. 2400) all'Ippodromo di S. Siro segna una vittoria della scuderia De Martel con Fiumana (kg. 49 1/2, Caprioli); 2ª Stella d'Italia (Razza Oldaniga); 3ª Rosalba Carniera (Tesio).

La Coppa Baracca del 1924.

L'annuale competizione dei nostri baldi aviatori militari, che prende il nome dall'eroismo di Francesco Baracca, ha avuto l'esito più lusinghiero per i partecipanti e per gli organizzatori, poichè si è svolta senza il minimo incidente. Gara quest'anno più specialmente militare, oltre che nella forma anche nel significato, poichè si è voluto abo-

lire in essa, a differenza degli scorsi anni, ogni principio di individualismo, per esaltare invece i sentimenti di reparto, spirito di corpo; l'attitudine all'azione collettiva; l'abitudine all'obbedienza.

Le gare passate erano ancor un poco espressione dell'aviazione di guerra, nata e cresciuta per virtù di individui: l'aviazione dei cacciatori isolati che affrontavano impavidi e temerari gli stormi bombardieri nemici! La guerra aerea moderna, con l'aumentare dei mezzi aerei e delle protezioni antiaeree ha racchiuso la difesa e l'offesa dei velivoli, per ragioni di forza e di sicurezza, in formazioni di combattimento collettivo che bandiscono il volo isolato e la cui unità elementare è la pattuglia di apparecchi.

La Coppa Baracca 1924 è stata appunto gara di pattuglie, il cui volo è oltremodo più complesso che non quello degli aeroplani isolati, e richiede negli equipaggi una somma di paziente disciplina, di allenamento razionale e cosciente che i dirigenti della Aeronautica hanno voluto sperimentare ufficialmente, con una prova in cui gli elementi di classifica sono stati: regolarità di velocità; approssimazione alle velocità prefisse per ciascun tipo di velivolo, e ciò a malgrado di fattori avversi quali: il vento; i legami di pattuglie e l'esecuzione di operazioni di specialità (fotografie per le Squadriglie da ricognizione; lancio di proiettili fumogeni, per quelle da bombardamento; tiro con fotomitragliatrice su pallone bersaglio, pei cacciatori).

Si è voluto in tal modo indurre gli equipaggi a volare con la carta, la bussola e l'orologio, ossia con il cervello invece che spingerli a vincere in pazzo inseguimento della buona ventura, come sarebbe venuto in una competizione di mera velocità. È la prima gara del genere che sia stata compiuta non solo in Italia, ma anche all'estero e vi hanno partecipato ben 7 pattuglie, su 5 apparecchi quelle della caccia e della ricognizione, e su 3 apparecchi quelle da bombardamento: un complesso di 40 apparecchi e di 90 aviatori. La scelta delle pattuglie, giustamente limitata, è stata ripartita proporzionatamente fra i vari stormi.

Il percorso totale comprendeva due circuiti di circa 250 chilometri l'uno, con atterraggio fra un circuito e l'altro sullo stesso campo di Sesto, per dare al pubblico una visione continua di partenze e di arrivi di apparecchi, che si succedettero di 15' in 15' e fargli presenziare le interessanti operazioni del rifornimento degli apparecchi.

Risultarono vincitrici, a parità di punti, le squadriglie 14ª da bombardamento notturno e la 81ª da caccia. Pertanto, siccome la Coppa d'oro e bronzo, offerta dal comm. Giuseppe Rusconi, è challenge, essa sarà custodita dal Comando di Divisione Aerea

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO

cui appartengono entrambe le Squadriglie, le quali, nei prossimi anni, saranno a parità di condizioni per competerla.

Il rifornimento in volo. — Il record di 37 h 15', compiuto dai tenenti Lowell h. Smith e John P. Richter, è stato omologato come record mondiale con rifornimento, classe creata quest'anno dalla F.A.I., omologazione estesa ai record di velocità da 2500 km. a 500 km.

L'organizzazione del rifornimento durante questo record è stata modello. Un perfetto orario stabiliva le ore e le quantità dei rifornimenti da effettuarsi durante le due giornate di volo; l'operazione era sospesa durante la notte. Sono stati impiegati 2 apparecchi rifornitori che hanno fornito successivamente all'aeroplano del record, nella prima giornata: alle 9 h 25' cuscini pneumatici; alle ore 10 h 5', 90 galloni di benzina (1 gallone pari a l. 4.543); alle 12 h 10', la colazione calda; alle 13 h 48', 90 galloni di olio; alle 17 h 13', 38 galloni ed alle 18 h 15', 48 galloni di benzina. Nella seconda giornata i sette rifornimenti hanno apportato 82, 90, 88 e 67 galloni di benzina; 15 e 8 galloni di olio, una colazione ed un lunch. Inoltre comunicazioni scritte furono trasmesse all'equipaggio, che lanciava a terra le proprie domande e risposte.

In totale, l'apparecchio del record, un semplice De Havilland DH-4-B, ricevette 3121 l. di benzina, 172 l. d'olio e 4 pasti caldi. Notisi che l'operazione deve essere stata abbastanza agevole se i piloti, pur trovandosi a bordo di un biposto senza cabina, hanno potuto a 36 ore dalla loro partenza, e per conseguenza certamente molto stanchi, effettuare ancora dei rifornimenti.

Il rifornimento in volo richiede ciò non pertanto grandi precauzioni ed ha causato il 18 novembre agli Stati Uniti un incidente mortale: i 2 apparecchi, durante un avvicinamento intempestivo, si son trovati legati uno all'altro dal tubo che finì col tagliare l'ala dell'apparecchio rifornitore causando la morte del pilota.

Il rifornimento in volo ha avuto già una applicazione pratica: i tenenti Smith e Richter hanno effettuato il viaggio dalla frontiera del Canadà a quella del Messico senza scalo (2060 km. in 12 h 13') con due rifornimenti in volo a Eugère (Oregon) ed a Sacramento.

Acquistate una copia del nostro
Annuario dell' Automobilismo e del Motociclismo
Grosso volume di 700 pagine, riccamente illustrato. Una vera enciclopedia del motorista. Miniera di notizie pratiche. Inviate L. 13 (Estero L. 14) compresa spedizione raccomandata.

CARBURATORI
FABBRICA CARBURATORI MEMINI
MILANO (30)
Corso Sempione, 65
Vincitori:
Gran Premio d'Europa 1924
Gran Premio d'Italia 1924
Detentori:
Récords mond. di velocità

Una buona idea e un'applicazione che ci sembra meno buona.

Vi sono, specialmente all'estero, organismi alberghieri assai vasti che collegano amministrativamente parecchi alberghi per il miglior raggiungimento degli scopi comuni. I vantaggi non sono pochi: quando la proprietà dei vari alberghi è nelle stesse mani, vi è unità di indirizzo per la direzione, possibilità di acquisti in comune, di miglior utilizzazione del personale e così via. Ma anche quando gli alberghi sono di proprietari diversi, riuniti da convenzioni amichevoli, non è piccolo vantaggio quello di fare ad essi la pubblicità in comune offrendo al pubblico ambienti notevolmente omogenei corrispondenti a «tipi» ben definiti e che il pubblico adatto a questi «tipi» tanto gradisce. Naturalmente questi alberghi «in catena» si rinviano l'un l'altro i clienti.

Concetto eccellente dunque, di cui abbiamo alcuni esempi anche in Italia. Ma per uno di questi organismi l'applicazione è stata fatta in modo da sollevare qualche obbiezione e talvolta veri inconvenienti. Ci riferiamo all'«U.N.I.T.I.», sigla dell'Unione Nazionale Industrie Turistiche Italiane, nata dopo l'ENIT e di cui la sigla è tanto simile, ma, ancor più che questa, la denominazione. Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT) e Unione Nazionale Industrie Turistiche Italiane (UNITI) sono due enti con funzioni, come tutti sanno, profondamente diverse. L'UNITI è una semplice alleanza di un certo numero di alberghi, l'ENIT è istituto di Stato per favorire lo sviluppo del turismo, che non ha scopo di lucro, non solo, ma che opera nell'esclusivo interesse del Paese e delle industrie turistiche.

Le confusioni postali, qui, ma specialmente all'estero, quelle sulla natura dei due enti non sono rare e ciò non è bene. All'interno poi gli albergatori maggiori si lagnano di questi artifici e non hanno torto.

In una recente pubblicità, all'espressione UNITI — Unione Nazionale Industrie Turistiche Italiane - 18 piazza del Popolo, Roma è anche aggiunto: «Association de Tourisme International».

In verità nessuno ha avuto ancora la sensazione che questa Associazione di Turismo Internazionale svolga programmi quali il

ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521" gratis a richiesta

ZEISS
BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79" illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79" gratis

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

Georg Lehmann - Milano (11) Via Lovanio, 4

titolo farebbe credere. Il turismo non c'entra che per uno dei suoi elementi: quello degli alberghi e semplicemente per l'interesse degli alberghi uniti. E infatti la pubblicità di cui si tratta porta un lungo elenco detto «Sezione Alberghiera» coll'indicazione degli alberghi che costituiscono la catena in Italia e all'Estero. Vi è anche una «Sezione Navigazione e Trasporti» la quale, a nostro parere, non ha altro scopo che di giustificare, come può, il pomposo nome di Associazione di Turismo Internazionale.

A noi sembra che l'UNITI farebbe molto bene a dare una giusta espressione anche formale alla realtà delle sue funzioni, modificando anzitutto il nome, che non è esatto e che non è fatto altro che per indurre in equivoco.

Se si dovesse analizzare di quali elementi si costituisce questa «Unione Nazionale Industrie Turistiche Italiane» ne avremmo un risultato ben meschino. È un'Unione *Nazionale* a cui non partecipano nè il Touring, nè l'ENIT, nè il Club Alpino Italiano, nè la Società degli Albergatori, nè Pro Loco, nè Compagnie Ferroviarie nostre o di Tranvie, mentre appare soltanto qualche Compagnia di Navigazione o qualche Compagnia estera ferroviaria per i servizi di biglietteria collegati, e giustamente, coi grandi alberghi.

Questa piccola trasformazione di nome e questo atto di sincerità gioverebbe del resto anche all'UNITI stessa, poichè fra gli elementi utili ad organismi del genere, vi è anche la chiarezza delle loro funzioni.

Notiziario Radiotecnico

Lo sviluppo della radio in Italia.

Finalmente!

Finalmente il tanto sospirato Regolamento sulle radioaudizioni è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* (N. 190 del 13 agosto 1924) regolamento — dice il testo — per la esecuzione del R. Decreto 8 febbraio 1923 (1), n. 1067 e successive modificazioni... e dico poco. Siamo quasi alla fine del 1924. Si tratta di ben 35 articoli... Che il regolamento fosse stato concesso lo si poteva intuire anche semplicemente passeggiando per le grandi città. Nelle vetrine degli elettricisti e degli ottici, da qualche settimana fanno ca-

(1) Vedi: Notiziario radiotecnico del marzo 1924 su *Le Vie d'Italia*, pag. 323.

FIAT

1925

L'anno in cui comprerete una nuova FIAT

Buon anno!

polino altoparlanti (grandi trombe nere stile grammofono), apparecchi completi (1) con lampade termoioniche, piccolissime dai riflessi metallici (sono le famose *radio-micro*), accessori radiotecnici varî, telaietti di ricezione, grandi tabelle con promesse di ricezioni.... dagli antipodi; nelle rivendite di giornali accanto alle riviste sportive... e sentimentali fanno bella pompa di sè una vera pleiade di riviste radio. In una sola edicola ne ho viste esposte quasi una diecina, tutte italiane e quasi tutte recentissime: ve le cito in ordine... sparso. *Radio giornale, Radio Marconi, Radiofonia, Radio per tutti, Radio Corrieri, T. S. F. Orario, L'Aereo, Radio novità, Radio programma, La Radio*.... altre riviste in gestazione sono preannunciate. Vi sono perfino dei dilettanti che hanno assunto un tono *radio-snobista*: già parlano di ricezioni americane... come se niente fosse, oppure giungono a considerare la radio come cosa sorpassata... ma i più commossi sono gli intellettuali che giungono dai piccoli centri e considerano con serietà la grande scoperta.

Giusto: mi stavo dimenticando il regolamento; dicevamo 35 articoli (uh! quanti! come si fa a leggerli tutti?) (2). Spigoliamo.

ART. 21. — ...*S'intende per servizio di radioaudizione circolare quello effettuato per mezzo di stazioni radiotelefoniche destinate a comunicare al pubblico concerti musicali, audizioni teatrali, conferenze, prediche, discorsi, lezioni e simili, nonchè notizie e pubblicità.*

ART. 22. — *I servizi di radioaudizione circolare possono essere regionali e nazionali... le stazioni trasmittenti regionali non devono essere più di sei, escluse le eventuali stazioni ripetitrici.*

ART. 27. — *Chiunque intende ricevere i radioconcerti ecc. deve essere munito di apposita licenza da rilasciarsi dagli uffici tecnici di finanza contro esibizione di un certificato del concessionario della stazione trasmittente attestante l'avvenuta stipulazione del contratto di abbonamento. La suddetta licenza è soggetta una volta tanto alla tassa di concessione governativa di L. 25 a favore dello Stato e di un diritto di L. 50 a favore del concessionario (di quello cioè che trasmette i radioconcerti), tutto pagabile dall'utente a mezzo di marche per atti amministrativi.*

ART. 30. — *La lunghezza d'onda colla quale vengono trasmessi i radioconcerti deve essere compresa fra 370 e 475 metri.*

ART. 31. — *Gli aerei dovranno essere unifilari e della lunghezza di 30 metri. Per aerei più corti è consentito l'uso di più fili. Il sostegno dell'aereo non dovrà avere un'al-*

(1) Vedi *Le Vie d'Italia*, febbraio 1924, pag. 162 e *La Sorgente*, giugno 1924, pag. 164.

(2) Chi desidera tutti i particolari radiolegislativi si rivolga alla *Biblioteca Radiotecnica Italiana*, via Cappuccio, 2 - **Milano**.

tezza maggiore di 5 metri se sistemato su tetti di edifici o su terrazze: o un'altezza non maggiore di 8 metri se sistemato su appoggi fissi al suolo. Il filo dell'aereo poi non dovrà in massima attraversare strade, nè incrociare, ed essere sistemato sopra o sotto fili telegrafici, telefonici o di trasporto di energia elettrica.

I sostegni dovranno essere saldamente fissati agli edifici ed in ogni modo non dovranno arrecare danno, pericolo o creare disturbi a persone o a manufatti. Deve essere preveduta la possibilità di collegare il filo aereo alla terra in caso di temporale. Tale precauzione è specialmente da osservarsi per gli aerei installati in ville isolate e situate in luoghi elevati.

Il 5 ottobre il Ministero delle Comunicazioni ha concesso alla URI (Società Unione Radiofonica Italiana) l'autorizzazione di iniziare il servizio di radioaudizione circolare. La Società dal 6 corrente trasmette concerti ogni sera dalle 20.30 alle 22.30 su onda di 422 metri. L'orario di trasmissione va progressivamente aumentando e raggiungerà alla fine del corrente anno sei ore giornaliere nei giorni feriali e sette nei festivi. I moduli di richiesta per la radio-licenza costano venti centesimi e si acquistano presso gli uffici postali. Tutte le radio-licenze preesistenti devono venire senz'altro rinnovate secondo le nuove norme. Il personale tecnico dirigente delle stazioni radiotrasmittenti dovrà subire un esame dinanzi ad una Commissione nominata dal Ministero delle Comunicazioni, sopra programma allegato al citato regolamento. Detto programma è ampiamente sviluppato nel corso inferiore del R. Laboratorio-Scuola di Radiotrasmissioni - Milano, via Cappuccio, 2.

Lo sviluppo della radio all' Estero.

Per iniziativa del Club alpino francese una radio-stazione lionese lancerà periodicamente comunicati speciali sulle condizioni meteorologiche delle Alpi francesi. Il Club provvederà i rifugi di ricevitori radiofonici affinchè gli alpinisti possano ascoltare i comunicati diramati. Nel Nord-America la infiltrazione della radio prosegue sempre meravigliosa: i *Boy-scouts* hanno recentemente introdotto la radiotelefonia negli accampamenti; tutti i battelli di salvataggio hanno dovuto, per legge, munirsi di stazione radiotelefonica trasmittente-ricevente.

I radio-programmi si arricchiscono sempre più, grazie alle inesauribili trovate dei radio-impresari. Dal ronzio amplificato di un moscone, si è passati a trasmettere il melodioso canto di un usignuolo... in piena libertà; ora un americano ci minaccia la trasmissione del muggito delle cateratte del Niagara. Un impresario parigino allora, geloso del rivale, ha radiotrasmesso da un fa-

moso serraglio, un intero concerto di belve feroci...

La cura del cancro a mezzo dei raggi herziani.

Siamo alla moda delle onde corte: lo sappiamo: esperienze di Marconi, radiotrasmissioni degli insetti, ecc.; ma che le onde herziane lunghe solo due metri potessero guarire il cancro delle piante è un po' sorprendente. La pianta... fortunata (*Pelargonium zonatum*) è stata messa in clinica un mese dopo l'inoculazione del *Bact. tumefaciens;* quando cioè la malattia si era manifestata sotto forma di piccoli tumori bianchi, della grandezza di un nocciolo di ciliegia. Appena in clinica la pianta è stata esposta a due irradiamenti herziani, di tre ore ciascuno, alla distanza di un giorno dall'altro. Dapprincipio il tumore ha accelerato il suo sviluppo: è venuto, diremmo noi, a suppurazione. Al sedicesimo giorno il tumore ha cominciato a morire: l'agonia è durata due settimane. È da notarsi che l'azione distruggitrice delle radiazioni si è dimostrata rigorosamente selettiva, ristretta cioè soltanto ai tessuti cancrenosi.

A. B.

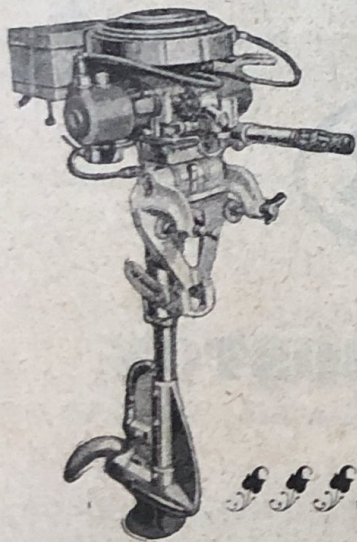
Un calendario storico navale per il 1925.

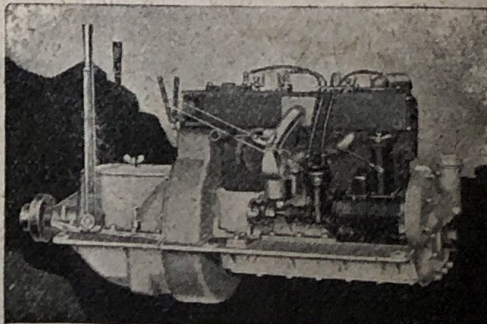
A cura dell'Ufficio Storico della Marina è in corso di pubblicazione un calendario a blocco di 180 fogli circa. In esso sono notati giorno per giorno i fasti della nostra Marina dai più remoti tempi fino ad oggi, e sono riprodotte interessantissime fotografie in massima dell'ultima guerra marittima. I fogli di blocco possono essere a fine d'anno riuniti e servire da vero documento cronistorico.

L'*Istituto Principe di Piemonte* per gli orfani dei marinai morti in guerra, si incaricherà di esitarlo al prezzo di L. 15; il piccolo ricavato netto andrà a beneficio di quella istituzione ed ogni offerta superiore al prezzo, sarà sommamente gradita come benefico concorso allo scopo di provvedere con maggior larghezza e più grande amore al sussidio degli orfani di guerra dei militari della R. Marina.

Si prega di inviare le note di prenotazioni alla *Presidenza dell'Istituto Principe di Piemonte. Roma - Ministero della Marina.*

Una buona idea.

La « Missione dell'Africa Centrale », organizzata dall'Istituto Missioni Africane che ha sede a Venegono Superiore (Como), abbraccia una immensa distesa di terre attraversata dal Nilo per un percorso di circa 4000 km. L'opera di redenzione non soltanto religiosa ma anche civile ed agricola iniziata da quei coraggiosi Missionari si svolge principalmente lungo il Nilo Equatoria-

MOTORI MARINI
FUORI-BORDO "EVINRUDE„
I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI
5 Tipi differenti - Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto - Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato - Robusti e leggeri
DENTRO-BORDO "EVINRUDE„
2 HP e 5 HP - Per piccole imbarcazioni

GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi
8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa
SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi
PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni
CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - ROMA

le ed il Bahr-el-Gazal ben lontano da ogni centro di civiltà in territori privi di qualsiasi via di comunicazione che non sia quella acquea. Ecco perchè gli intraprendenti Missionari hanno pensato di procurarsi un mezzo che permettesse loro di stabilire da Kartoum (ultimo centro cui giungono le comunicazioni regolari) a Wau, Rejaf e Tonga un servizio di trasporto di personale e di merce, per collegare le varie sedi di Missioni od aziende agricole ai centri di rifornimento.

Il mezzo di trasporto eminentemente turistico merita di essere brevemente illustrato sulla nostra *Rivista*. Si tratta di una piccola nave costruita totalmente in acciaio dai Cantieri Breda di Mestre, con pescaggio limitato a circa 50 cm. senza carico ed a 75 a carico completo. Sulla coperta saranno sistemate le cabine e precisamente: una sala di riunione con altare che servirà anche da refettorio, due cabine con due letti ciascuna per i Padri (ed i letti superiori saranno ribaltabili come nelle vetture-letto), una cucina, gabinetto di *toilette*, una cabina per le Suore, ecc.

Nella stiva troverà spazio il motore e saranno disponibili degli ampi vani per il carico. Il motore sarà a petrolio od a nafta della potenza di 40 HP, la lunghezza totale del battello sarà di circa 15 m. e la larghezza m. 3,50.

Per la spesa è stato possibile contenerla in 100.000 lire all'incirca ed i Missionari non disperano di trovare dalla generosità privata il modo di raccogliere la somma. Essi hanno lanciato un appello cui noi facciamo ben volontieri eco lieti se la bandiera d'Italia potrà in questo modo risalire al di là d'ogni ultimo confine di civiltà nella valle del Nilo tenebroso.

Il percorso della "Via Salaria„.

Il nostro egregio Console di Rieti, sig. G. G. Fiordeponti, ci comunica le seguenti interessanti notizie:

« La *Salaria*, a differenza di quanto si legge nelle carte d'Italia, passa per Ascoli, Posta, Antrodoco, Rieti, Passo Corese e va a Roma; non passa invece per Terni come è da tutti ritenuto. Alla costituzione del Regno italiano nel 1860 i compilatori delle carte furono male informati e tale credenza si è propagata in tutti quelli che, seguendo la opera del Genio Civile, segnavano le vie. Una ragione che certo contribuì a trarre in inganno fu l'abbandono quasi totale in cui giaceva a quei tempi la *Via Salaria* nel tratto Antrodoco-Amatrice. Fu solo nel 1900 che la provincia di Aquila, spinta dai bisogni delle popolazioni di Posta, Cittareale, Borbona, Amatrice, Accumoli, Arquata, Ascoli Piceno, ecc. (che volevano ristabilita la vecchia comunicazione diretta con Roma, inve-

TESSUTO IMPERMEABILE, INALTERABILE, DI GRAN LUSSO
PER LA CAPOTE DELL'AUTOMOBILE

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

FRAMINGHAM, MASS - St. LOUIS, Mo. - NEW-YORK - DETROIT, MICH. - ATLANTA, Ga.

"Il NEVERLEEK è un prodotto che vale realmente quanto si paga„
"Un' imitazione benchè a minor prezzo non vale mai quanto è costata„

La prima è la riflessione che in fine di stagione fanno i possessori di una vettura equipaggiata con il tessuto da capote NEVERLEEK; la seconda quelli che si sono accontentati di un'imitazione

Il marchio di fabbrica "NEVERLEEK„ che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto, è distintamente impresso a colore oro antico, ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: PAOLO CASALOTTO - TORINO - VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20
Telefono Aut.: 42-974 - Indirizzo telegrafico: CARCOCLOTH - Torino

ce di essere obbligati a deviare per il lungo percorso di Montereale-Sassa-Sella di Corno-Antrodoco) si decise a rinnovare la *Salaria*.

« Ed ora si può valersi di una via che ha un percorso facilissimo, pendenze minime, che da Antrodoco risale la valle del Velino, oltre Posta, fino al piano di Cittareale; da qui con leggera salita ci porta all'Osteria della Meta, donde discende per Amatrice, risale ad Accumoli per discendere sempre fino al mare, toccando Ascoli. Il resto del percorso sino a Roma da Rieti è quello già noto e chiamato erroneamente *Via Quinzia* ».

La Deputazione Provinciale di Roma ha provveduto alla correzione dell'errore. La *Salaria* da Fara Sabina (Passo Corese) continuerà nella numerazione chilometrica fino a Rieti ed al confine abruzzese.

Un Comitato Autonomo per l'esame delle invenzioni.

Presso il Comitato Nazionale Scientifico Tecnico ha avuto luogo la definitiva costituzione del Comitato Autonomo per l'esame delle Invenzioni.

Esso ha per scopo di dare agli inventori l'assistenza scientifica, tecnica, finanziaria, indipendentemente l'una dall'altra, ove se ne veda la possibilità e l'opportunità, essendo escluso qualsiasi scopo di lucro. La sede del Comitato è in Milano, Piazza Cavour, 4 (R. Politecnico) presso il Comitato Nazionale Scientifico Tecnico.

Arte italiana in una rivista viennese.

I due ultimi fascicoli apparsi della bella rivista d'arte *Belvedere* (edita dal « Krystall-Verlag » di Vienna) contengono parecchi articoli che possono largamente interessare il pubblico italiano di studiosi e di amatori. Nel fascicolo 23 (maggio 1924) v'è uno studio sullo scultore veneziano del Rinascimento Simon Bianco, dovuto alla penna di un buon conoscitore delle arti plastiche di Venezia, il dott. Leo Planiscig. Interessante anche la pubblicazione di due quadri di Tiziano (due ritratti firmati), scoperti recentemente a Londra. Anche il lungo articolo, con ricca documentazione grafica, sulle sculture della Cappella di S. Sigismondo in Cracovia ci riguarda, giacchè mostra l'influenza della scoltura del Rinascimento italiano nei paesi del Nord.

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!

Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

Il numero 24 (giugno-luglio) contiene un interessantissimo, completo studio sulle «Matrici per pasticceria» di epoca gotica e del Rinascimento. Matrici in pietra, stagno, terracotta e legno sono illustrate, mostrando le tendenze, gli sviluppi, le parentele fra questa umile forma d'arte e le maggiori e mettendo in evidenza gli esemplari migliori e più interessanti che essa produsse.

In ogni numero larga parte è data al notiziario (interessante un articoletto sulla divergenza dei colonnati della Piazza di S. Pietro in Roma), alla bibliografia, alle informazioni sul mercato e sulle manifestazioni artistiche internazionali. Assai curata la presentazione delle illustrazioni e del testo.

Una sala archeologica a Pienza.

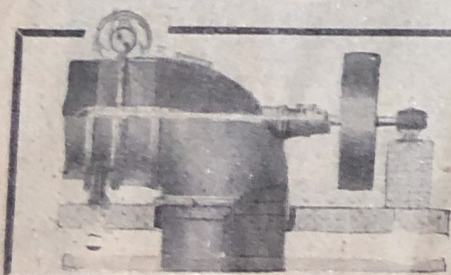
In seguito alla cospicua donazione di una interessante collezione archeologica fatta dalla Nobil Donna signora Caterina Landi-Newton, in memoria del proprio figlio Giovanno Newton, all'Opera della Cattedrale, è stata aperta al pubblico una sala archeologica annesso al Museo della Cattedrale. Il lavoro di riordinamento e di catalogazione è stato compiuto dal locale R. Ispettore onorario dei monumenti e scavi, cav. can. G. B. Mannucci, console del T. C. I. Nella nuova sala, che senza dubbio è una nuova gemma storica ed arstistica al monile architettonico della vetusta Pienza, si ammirano anfore, oinochoe, cantharos e kiathos, calici e pissidi in bucchero e in argilla pallida in stile protocorinzio dell'epoca etrusco-romana, patere, strigili, foculi, alabastron e poculi interessantissimi, insieme ad una raccolta di monete romane e medioevali.

È inutile dire che questa non comune raccolta di materiale di scavo, rinvenuta fortuitamente nella località «Borghetto» in comune di Pienza, darà occasione ai visitatori della città di Pio II e ai cultori dell'arte di ammirare e studiare elementi importantissimi per la storia dell'archeologia locale in confronto con quella di altre regioni e specialmente della vicina Chiusi, la città dei Porsenna.

Guide Touristique du Tessin et environs - Auto Touring Ticinese, Lugano 1924 - pagine 95, 42 carte.

Questa Guida che l'Auto Touring Ticinese ha diffuso fra i propri soci è compilata

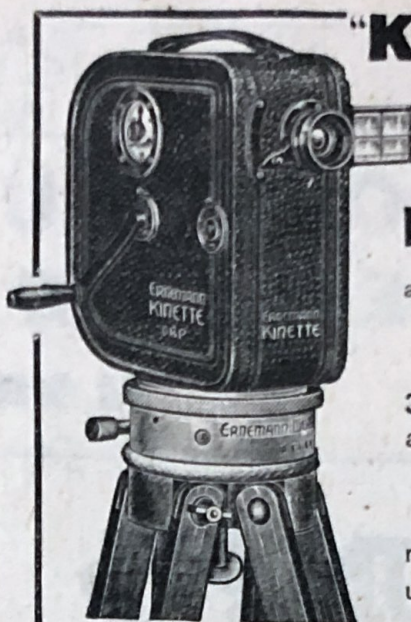
BUDA
LA MIGLIORE CATENA ITALIANA per
Cicli - Motocicli - Industrie
Catene speciali per comando dinamo AUTO
Soc. An. Catenificio "BUDA,,
Via A. Fogazzaro, 45 - MILANO - Telefono 50-094

PRODOTTI Venchi
TORINO
CARAMELLE
CIOCCOLATO
CONFETTI

TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Scarlatti, 17
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al *Rappresentante Generale per l'Italia*
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

"KINETTE,,
ULTIMA NOVITÀ DELLA CASA
ERNEMANN
apparecchio da presa per dilettanti

30 metri di pellicola a perforatura normale

Leggera semplice maneggevole come una comune macchina fotografica

ERNEMANN-WERKE A.G DRESDEN

ERNEMANN
APPARECCHI FOTOGRAFICI
DI FAMA MONDIAE
Apparecchi cinematografici d' ogni tipo - I più perfetti
Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:
EZIO & GUIDO KÜHN
Via Melloni, N. 16 - MILANO (21) - Telefono 20-040

BLOCCHIERA

a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti

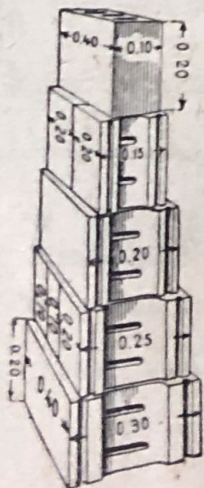
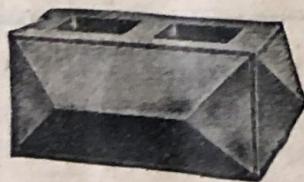
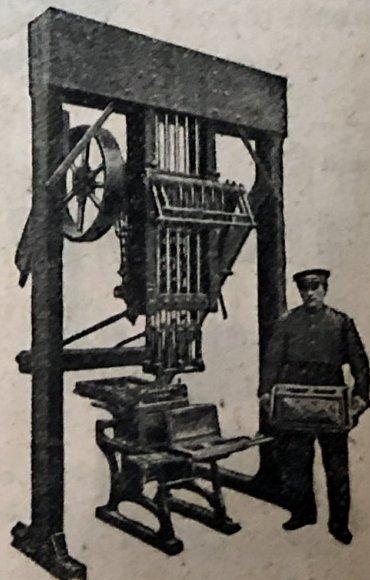
brevetto mondiale

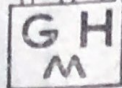
a motore 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO VIA B. LUINI, 12 -- TEL. ROSACOMETTA
Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta

L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria

La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro.

100 stampi per blocchi paramano

forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
MONZA

TRIUMPH

La Motocicletta Triumph è costruita per darvi piacere e soddisfazione. Essa è costruita bene e percio è buona. Il nome Triumph è basato sulla qualità e questa base è solida e duratura.
I motociclisti di tutto il mondo vi diranno che non vi è macchina simile alla Triumph. Non gettate il vostro danaro per una macchina inferiore; comperate una Triumph e sarete soddisfatti

Cataloghi illustrati gratis a richiesta.

Triumph Cycle Co. Ltd.
COVENTRY (England)
Agenti in tutta Italia

LLOYD SABAUDO

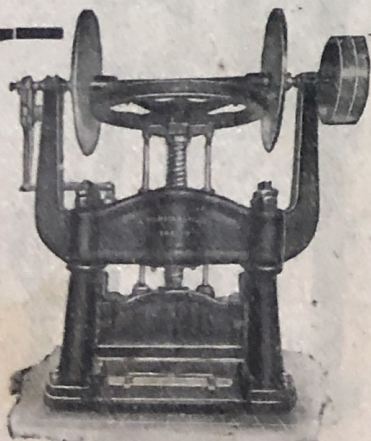
Grandi Espressi a combustione liquida

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

dall'ITALIA a NEW YORK in 9 giorni
dall'ITALIA al BRASILE in 11 giorni
dall'ITALIA al PLATA in giorni 13 1/2

Linee regolari celeri e di lusso per le
AMERICHE
coi celeri transatlantici:
TOMASO DI SAVOIA
PRINCIPE DI UDINE
RE D'ITALIA
REGINA D'ITALIA

Servizi regolari di passeggieri e merci per
l'AUSTRALIA
con navi da carico a grande velocità e combustione a nafta

Direzione: GENOVA - Piazza della Meridiana
Agenzie in tutte le principali città

GRANDE BILANCIERE A FRIZIONE

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE
G. MARTINA & FIGLI
VIA BALBO, 9 TORINO VIA BUNIVA, 23
CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI,
CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

con grande praticità ad uso degli automobilisti e dei turisti che percorrono le strade del Canton Ticino e delle regioni limitrofe. Vengono descritti 43 itinerari, ognuno dei quali è illustrato da una cartina, da un profilo altimetrico e da una descrizione nella quale non mancano gli accenni agli elementi turistici più interessanti, paesistici, storico-artistici, che si incontrano lungo l'itinerario stesso. Un piano di assieme ed una carta delle comunicazioni sulle strade della Svizzera unitamente ad altre notizie utili all'automobilista e al turista in genere completano il volume. Esso interesserà largamente anche il pubblico italiano, sia perchè molti itinerari si svolgono in tutto o in parte su territorio del Regno, sia perchè le belle strade del Canton Ticino sono di nuovo percorse dai turisti italiani.

E. Berengan - *Guida pratica del Cadore, Cortina e Zoldo* - Tip. La Garangola, Padova, 1923.

L'Autore previene gli strali della critica avvertendo che «questa prima edizione della Guida risente un po' della fretta colla quale essa venne compilata». La fretta è infatti visibile nella non buona distribuzione della materia, nella sommarietà di alcune parti, che si riducono talvolta ad elenchi, nello scarso ordine delle notizie. Schematizzata e condensata anche tipograficamente la materia, che l'Autore mostra di ben conoscere, equilibrata e ordinata potrà una seconda edizione, specie se avrà il corredo di buone carte, avvicinarsi o anche raggiungere l'ideale che il Berengan si è proposto di una guida pratica della bellissima tra le regioni italiche.

Il Comelico ed il Gruppo del Popera, a cura della Sez. di Padova del C.A.I. - Padova, 1924, pag. 109, con ill., tav. e una carta: L. 8.

La Sezione di Padova del Club Alpino Italiano, in occasione dell'inaugurazione del rifugio Popera, avvenuta nell'agosto u. s., ha pubblicato questa Guida, decorosa dal lato tipografico e ben condotta nella trattazione della materia. Precedono alcune notizie generali sul Comelico; viene quindi la descrizione della strada nazionale da Calalzo a S. Candido e delle principali escursioni nel Comelico superiore. La seconda parte del volumetto è dedicata al Gruppo del Popera, alle strade che vi conducono o lo attraversano, alle escursioni dal rifugio, alle salite principali. Numerose illustrazioni, una veduta

A voi, alla vostra Azienda, nella vostra Famiglia
è indispensab'le il **SUPERAGENDA** risparmierete tempo e danaro
B. BERTOLINI - MILANO (7) - Via S. Maurilio N. 13
Rifiutate ogni sostituzione - SCONTO AI SOCI DEL TOURING - Vedere inserzioni di Ottobre e Novembre

VASTISSIMO ASSORTIMENTO
orologi per auto, moto, aviazione, battelli, ecc.
da Lit. 50.— a Lit. 300.—
GIOIELLERIA - OROLOGERIA
DITTA FRATELLI FAGGIANI
TORINO - Piazza Castello N. 18

panoramica e una carta al 100.000 completano l'interessante monografia.

L'*Almanacco di Roma del 1925*. Anche per il prossimo anno, a cura del giovane e solerte editore di Spoleto, il dott. Claudio Argentieri, uscirà questo almanacco, che così grande e meritata fortuna ebbe nell'anno in corso. Il volume, in edizione d'arte, conterrà articoli d'arte, attualità, curiosità dovuti a Presbyter, Colasanti, Paribeni, Fausto Maria Martini, Guido Biagi, riccamente illustrati con riproduzioni di fotografie, stampe, autografi. Nell'imminenza dell'anno Santo la lettura e la consultazione di quest'opera riuscirà di vivo interesse, giacchè essa contiene quelle notizie di carattere aneddotico, quelle note di colore che non è facile rinvenire in altre pubblicazioni del genere. Il volume, che sarà posto in vendita a L. 15, costerà per i Soci del T. I. 12 (L. 25 compreso il 1° volume del 1924).

ORSI A. - *La T. S. F. per quelli che sanno e per quelli che non sanno* - Roma, Libreria Mantegazza, 1924 - pag. 269, ill. 134, 15 tabelle: L. 8.

Di fronte alle molteplici pubblicazioni che ormai vanno arricchendo anche la letteratura italiana di radiotelefonia, questa dell'ing. Orsi si raccomanda per l'ampio sviluppo dato alla parte scientifica che, pur essendo esposta in forma piana, è però assai approfondita col corredo di numerose illustrazioni, schemi, tabelle, ecc.

PANINI F. - *Piante medicinali d'Italia spontanee e coltivate su vasta scala* - Milano, Hoepli, 1924: pag. XVI-350, con 289 figure e un elenco indice delle singole specie, legato L. 17,50.

L'Autore vuol fornire il mezzo di identificare con facilità tutte le piante di uso medicamentoso spontanee o largamente coltivate in Italia, valendosi del corredo di belle e fedeli illustrazioni intercalate nel testo. Il volume tornerà di notevole aiuto a tutti coloro che vogliono o debbono per necessità professionali conoscere le piante medicinali. In uno speciale capitolo sono raccolti succintamente i caratteri principalmente interessanti di ciascuna pianta descritta, in rapporto al suo uso terapeutico, ed ivi sono pure citati i nomi volgari più comunemente usati.

MARCHETTANO E. - *I prati:* Pascoli, prati naturali, prati artificiali, erbai, 2ª edizione - Milano, Hoepli, 1924: pag. XV-480, con 163 fig., legato L. 16,50.

Il manuale del prof. Marchettano, di cui ora esce la seconda edizione, raccoglie, in mole non eccessiva e ordinatamente, tutto quanto può interessare il produttore di foraggi, derivino questi da pascoli, o da prati

"COSULICH"

SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE

SEDE CENTRALE: **TRIESTE** - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero

PENNA "AURORA"
VIA BASILICA 9 - TORINO
AGENTE DI VENDITA PER L'ITALIA E COLONIE
RIPAMONTI - CORSO VENEZIA 16 - MILANO

Industria dei Cuoi Decorati ed altre Pelletterie

ROMOLO CERESA

Via Salmini, 4 - **MILANO** (22) - Telef. 51-015

Art. 14501 - Praticissimo portafoglio e portamonete doppia apertura finemente decorato

L. 15.—

franco di porto

Borsetta 12622 in cm. 16 con 4 comodi scompartimenti e specchio - Decorazione egiziana e classica, chiusura con bottone oro R

L. 13.50

franco di porto

UTILI STRENNE

Art. 14353 - Portamonete decorato ad oro e colori

L. 8.—

franco di porto

Borsetta 12540 in cm. 20 con 4 grandi tasche. Contenente un' utilissima serie di necessaire metallo fino. Chiusura con bottone oro R

L. 39.50

franco di porto

PREZZI DI PROPAGANDA AI SOCI DEL TOURING

Si richiamano le vantaggiose offerte delle precedenti Riviste a pag. 697 Rivista di Giugno e a pag. 821 Rivista di Luglio

SUPERPILA

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2.000.000

Stabilmenti **Pilla e Leclanché**

FIRENZE

Pile a secco, Semisecco e Liquido. - Sistemi speciali Pilla e Leclanché - Tipi adottati dai Telefoni, Telegrafi e Ferrovie dello Stato - Funzionamento regolare garantito - Massima durata.

Le pile che non danno il risultato previsto dalla garanzia sono ricambiate.

Delle pile a liquido si vendono separatamente anche i pezzi di ricambio:

Bicchiere di vetro - Zinco - Sacchetto depolarizzante
Coperchi di vetro o cartone laccato

Chiedere listini gratis alla ***Soc. Superpila*** *- Casella Postale N. 254 - FIRENZE per ogni altro tipo di:*

Batterie Elettriche speciali per **Radiotelefonia e Radiotelegrafia**

Batterie Elettriche per lampade tascabili - lampade a torcia portatili - fanalini per cicli.

Fornitrice di tutti gli Enti Statali - Laboratori privati
Osservatorio scientifico di Padre Alfani

naturali, o da prati artificiali o da erbai temporanei. Ogni parte vi è trattata esaurientemente ed in modo da conciliare al rigore scientifico la forma accessibile ad ogni pratico agricoltore. Il capitolo sui pascoli alpini costituisce da sè un vero trattatello di *alpicoltura,* che solo uno specialista in materia, quale l'autore del libro, poteva offrire. La parte che ha per oggetto i prati naturali (asciutti ed irrigui) forma la sostanza principale del libro: alla descrizione figurata delle erbe utili e dannose dei prati, fa seguito una lunga serie di formule per miscugli, adatti alle più svariate condizioni di terreno, oltre, s'intende, a tutte le norme riflettenti le varie pratiche colturali, quelle di raccolta e conservazione dei foraggi, con particolare riguardo ai *silos,* intorno ai quali l'Autore non ha mancato di citare quanto di più moderno la scienza e la pratica hanno insegnato. Un minutissimo indice alfabetico facilita la consultazione del libro, che è pure corredato da numerose e chiare illustrazioni e da una estesa bibliografia.

LOMBARDI A. - *Lido e i suoi viali nella storia di Venezia* - a cura della Scuola Aristide Gabelli, Zanetti, Venezia 1924. Pag. 76, 25 illustrazioni.

Interessante guida del Lido di Venezia con notizie storiche sulle personalità, le località, i fatti al nome dei quali furono intitolate le vie ed i viali del Lido.

WUNDT T. - *Il Cervino e la sua storia* - (trad. dal tedesco a cura di A. Lazzarino) - 2ª ed., Vallardi A., Milano - pag. 143, 72 ill. e 1 carta topogr.: L. 12.

Il volume di Teodoro Wundt sul Cervino è una di quelle opere classiche che non sono certo ignote agli alpinisti, sì che non si può non segnalarne con piacere la nuova edizione della versione italiana. Nel descrivere una traversata del Cervino dalla Valtournanche alla vetta e di qui all'Albergo del Lago Nero, l'autore ha potuto far conoscere particolari di tecnica alpinistica, osservazioni sulla vita in montagna ed anche rendere note notizie storiche riferentisi alla montagna che vide tragiche ascensioni e mirabili ardimenti. Il volume è illustrato da un buon numero di fotografie nitidamente riprodotte ed è accompagnato da cartine e schizzi della regione.

FRANCESCHINI AVV. LUIGI - *Le leggi della caccia* - Manuale pratico - Terni, Off. Tip. l'Economica, 1924 - pag. 134.

Riproduce, commenta e completa la legge 24 giugno 1923 (che unifica le disposizioni sulla caccia vigenti nelle diverse regioni), il R. D. legge 4 maggio 1924, il Regolamento 24 settembre 1923 e il R. D. 17 maggio

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

ALESSANDRIA - Oddone Umberto, Corso Roma, 6
ANCONA - Sorelle Andreucci
BARI - Sorrentino Francesco
BOLOGNA - Ditta Old England
CAGLIARI - Ancis Pasquale
CATANIA - Succ. Zappalà Grassi; S. A. Zappalà
CREMONA - Farina Alessandro, Corso Stradivari, 6
FIRENZE - Ugolini e Tonissi
GENOVA - Ditta V. Canepa e Figli
MILANO - Ditta Biraghi e C.
MODENA - Severi Giovanni
NAPOLI - Ditta Shilton e C.; Calabresi Arturo
PALERMO - Abbate Giovanni e C.
PERUGIA - Verdesi Francesco
POTENZA - Caggiano Vincenzo
ROMA - Ditta Britannia Stores
SASSARI - Ferrucci Giovanni
TARANTO - Cataldo Catapano
TORINO - Grosso Leopoldo; Marchesi A.; Celeghin e Rossi v. P. Micca, 2
VENEZIA - Ditta Fasoli

1924 (tasse). Le disposizioni che regolano l'esercizio della caccia e dell'aucupio nelle varie provincie sono così diverse fra di loro e così numerose ed intricate, che il tentativo di raccogliere ed ordinare in un volumetto come commento alle ultime leggi quelle praticamente più importanti sarà accolto con soddisfazione da quanti si dilettano di cinegetica. I frequenti richiami alla legislazione anteriore e agli usi vigenti rendono il manuale veramente pratico. Dirigere le richieste (L. 11 la copia, per i Soci del T.C.I. L. 9) all'autore stesso avv. Luigi Franceschini, Legale del Touring, Terni.

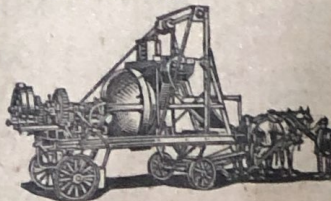
GIACHERY LUIGI - *Piazza Marina e Alberghi di Palermo nel secolo scorso* - Palermo, Industrie Riunite Industriali Siciliane, 1923.

Dopo aver fatta una breve storia dello sviluppo della Piazza Marina e degli edifici circostanti, l'Autore, la cui famiglia fu per lungo tempo proprietaria dell'Hôtel de France in Palermo, sulla scorta di documenti e di citazioni passa in rivista i diversi alberghi che dal '700 in poi si succedettero a Palermo. Seguono brani di scrittori diversi sulle bellezze di Palermo, ed un elenco dei passeggieri che alloggiarono all'Hôtel de France. Di parecchi fra gli illustri ospiti sono riprodotti i ritratti. Altre numerose tavole illustrano gli edifici di cui si parla nel testo.

GEX F. - *Le Petit-St-Bernard* - Librairie Dardel, Chambéry, 1924, pag. 172.

Riunire in un volumetto i risultati degli studi nella storia e le particolarità fisiche del colle e del suo Ospizio, senza trascurare le suggestive leggende che ne formano la storia aneddotica per modo da presentare una completa e piacevole monografia è lo scopo felicemente raggiunto dall'autore, studioso della storia e della geografia della Savoia. Narrata la leggenda di S. Bernardo e della fondazione dell'Ospizio secondo un « Mistero » del XV secolo, e dedottone quanto di vero vi possa essere, l'autore descrive l'origine, la struttura, le particolarità e le curiosità del Passo. Anche le mulattiere e le strade carrozzabili che conducono al colle sono oggetto di un capitolo. Si viene infine alla storia documentata dell'Ospizio ed ai passaggi di eserciti e di viaggiatori illustri. Ricorre in questi anni il millenario, un po' elastico, della nascita di S. Bernardo di Mentone e il Gex si augura, e volentieri ci uniamo a lui, che molti vadano a fare conoscenza con questo pittoresco passo. Questa, del resto, non è nei mesi estivi un'impresa difficile, poichè tanto da Aosta, quanto da Bourg-St.-Maurice in Savoia funzionano due servizi automobilistici in corrispondenza sul colle.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
DAVEY - BICKFORD - SMITH
MILANO - VIA BIGLI, 21 - TELEFONO 51-74 - MILANO
STABILIMENTI: TAINO - ANGERA (PROV. DI COMO)
TELEFONO: GALLARATE 40-09 B
ESPLOSIVI
MICCIE DI SICUREZZA
MICCIA DETONANTE
ACCESSORI
CAPSULE DETONANTI
INNESCHI ELETTRICI
RINFORZI
ESECUZIONE DI MINE SPECIALI - INFORMAZIONI TECNICHE

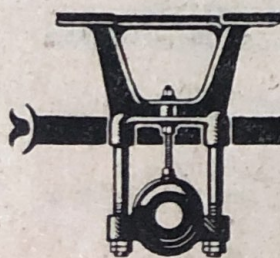
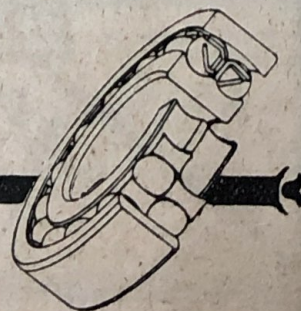
BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.
FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.
PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO — Via Domodossola, 11

INDUSTRIA

ATTRITO

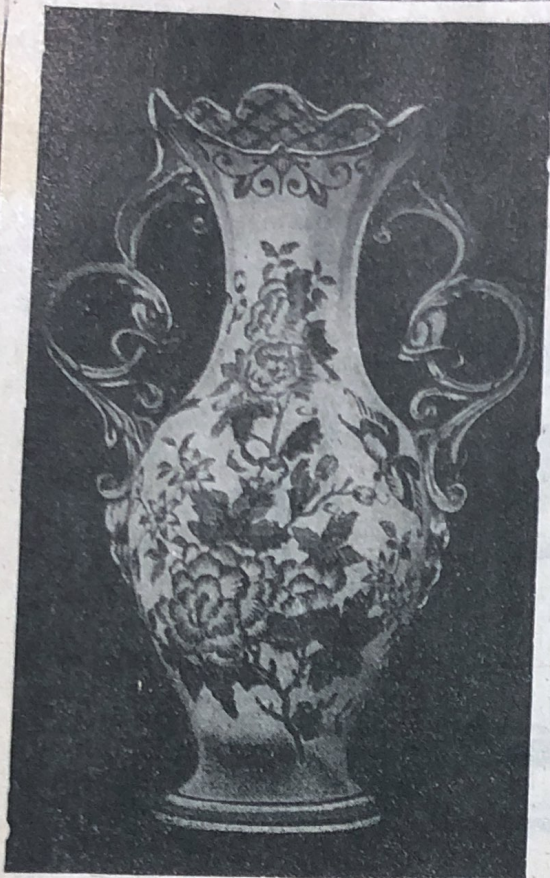
L'ATTRITO

è la causa del maggiore spreco d'energia

Dal 20 al 50% dell'energia consumata dall'industria è perduta nell'attrito.
E' possibile ridurre al minimo questo spreco adottando i cuscinetti SKF

Chiedere il nostro Opuscolo
"L'ECONOMIA NELLE TRASMISSIONI"

SKF

SOC. AN. IT. DEI CUSCINETTI A SFERE SKF

TORINO (1) MILANO (1) NAPOLI (21)

Via XX Settembre N. 11 Via T. Grossi. N. 7 Via S. Lucia N. 66-68

SOCIETÀ CERAMICA
RICHARD-GINORI
MILANO
CAPITALE VERSATO L. 15.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie «Christofle»

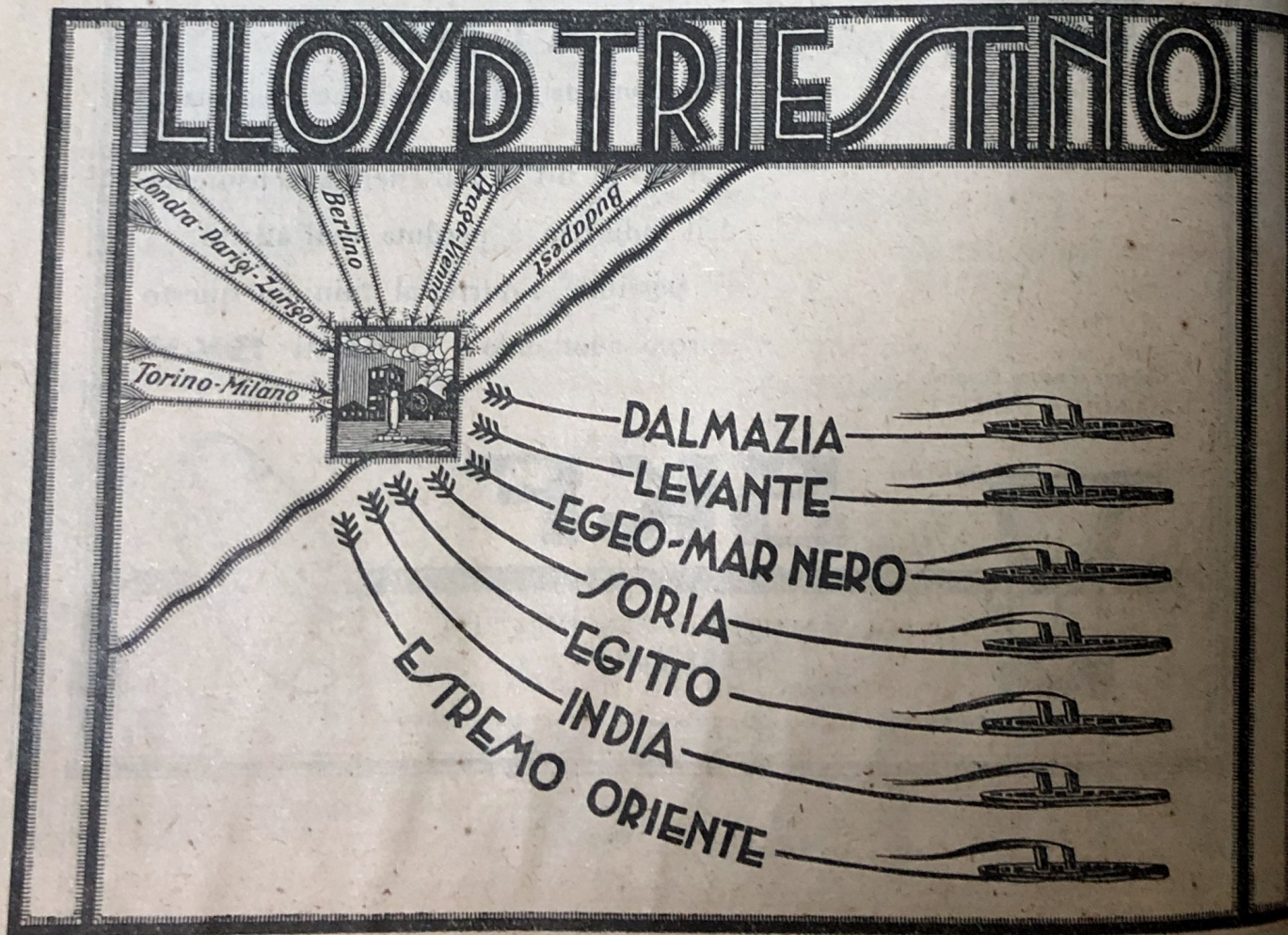
NEGOZIO DI VENDITA: **MILANO** - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI
MILANO (Sancristoforo)
DOCCIA (Sesto Fiorentino)
PISA
MONDOVÌ
RIFREDI (Firenze)

DEPOSITI
MILANO - ROMA
NAPOLI - FIRENZE
BOLOGNA - TORINO
GENOVA - LIVORNO
S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)

LLOYD TRIESTINO

Londra-Parigi-Zurigo
Berlino
Praga-Vienna
Budapest
Torino-Milano

DALMAZIA
LEVANTE
EGEO-MAR NERO
SORIA
EGITTO
INDIA
ESTREMO ORIENTE

ADAMI V. - *Il 1848 in Valle Camonica* - Milano, Consorzio Tipografico Editoriale, 1924: pag. 62.

È una interessante raccolta di documenti intorno all'azione svolta dai volontari italiani in Val Camonica nel 1848. L'ordinato commento dell'Autore costituisce un interessante riassunto storico di quella sfortunata ma eroica impresa.

PIVA G. - *L'arteria ferroviaria detta del Predil nei suoi aspetti regionali, nazionali e transalpini.* - Venezia, Istituto Federale di Credito per il Risorgimento delle Venezie, pag. 32, 11 ill. e 2 schizzi.

Rapida descrizione della regione attraversata dall'arteria prediliana, del problema ferroviario quale era concepito dagli Austriaci, delle caratteristiche della progettata ferrovia del Predil e suoi riflessi sull'economia della Giulia e del Friuli.

CAMERA DI COMMERCIO DI VICENZA - *Le industrie e i traffici della provincia di Vicenza negli anni 1914-1922.* - Arti Grafiche G. Rossi, Vicenza, 1923, pag. 330, numerosi diagrammi e 1 carta.

La pubblicazione, redatta con grande cura, è di indubbio interesse; sarebbe augurabile che tutte le Camere di Commercio imitassero l'esempio della vicentina. Sono esaminate le condizioni attuali, degli anni di guerra e del dopoguerra delle industrie della provincia (caratteristica quella della lana), sia dal punto di vista della produzione, come da quelli fiscale, sociale, ecc. Seguono interessanti monografie intorno ai vari commerci, al credito, ai danni di guerra ed alle ricostruzioni, al movimento dei trasporti (nel 1918 si ebbe un movimento di 376.340 viaggiatori paganti sulle linee ferroviarie, nel 1922 sulle tranvie vicentine il movimento fu di 736.375 viaggiatori e sulle linee automobilistiche 247.334), alcuni indici dello stato economico della Provincia, ecc. Al volume va annessa una interessante carta industriale della provincia di Vicenza.

GIROTTO F. - *Laghi Lombardi* - Busetto, Milano (Casella 806) 1924 - pag. 111, 8 tavole e numerose illustrazioni: L. 30 (1).

Si tratta di una pubblicazione assai ampia intorno al Lago Maggiore, al Lago d'Elio, al Lago di Como, al Varesotto, ai Laghi della Brianza settentrionale, d'Iseo, d'Idro, e del Garda, curata con signorilità di edizione, arricchita di numerose e nitide riproduzioni fotografiche e di tricromie da bozzetti di Raffaello Boschini, Alfeo Argentieri, Angelo Landi.

(1) Pei Soci del T. L. 18 (franco porto racc.); inviare importo all'Edit., indicando N. tessera.

Cartoline illustrate „BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

le preferite

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA

MARCA STELLA

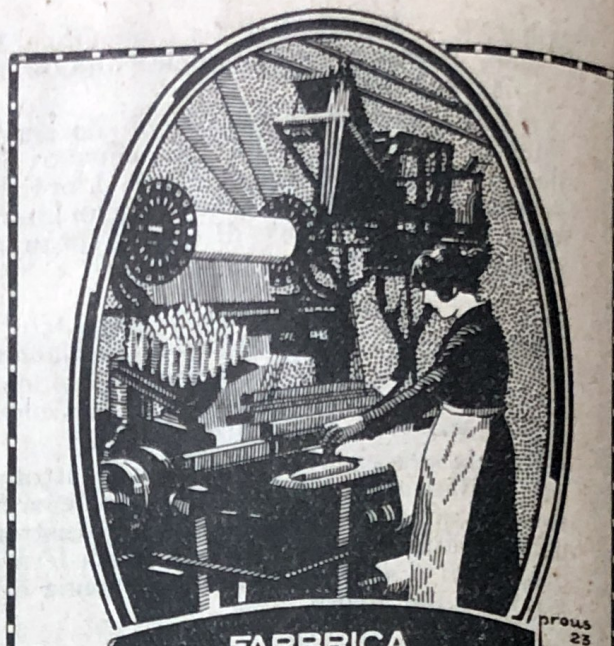
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico "Odontalbos" ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.

MARSALA FLORIO
Casa fondata nel 1833

Vittoria
S.I.M.S.

LA
NUOVA
MACCHINA
DA
SCRIVERE
ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

FABBRICA
DI
TELE E TOVAGLIERIE
DITTA
RIVOLTA CARMIGNANI & C°
DI
ALDO E UGO RIVOLTA
FORNITURE SPECIALI PER
COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE
ALBERGHI RISTORANTI E AFFINI
3 - MILANO - 3
VIA BIGLI 22

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO

"MARCA CIGNO"
Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie
G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

INDICE GENERALE dell'ANNO 1924

Il Touring.

L'Enit.

Turismo e industrie turistiche.

Illustrazione di località - Arte - Archeologia.

Pubbliche attività e industrie.

Auto - Moto - Cicli.

Aeronautica.

Marina.

Folklore.

Scienze naturali - Bellezze naturali Paesaggio.

Varietà.

Vita del Touring.

Notizie ed Echi.

Illustratori.

Autori.

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 10.— } al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 250.— } peso
„ „ 25 „ „ „ . . „ 125.— } netto

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese**. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti**.

NB. - Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagao*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare L.* ***Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10 — *Direttore responsabile:* DOTT. GIOVANNI BOGNETTI

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80